rc. *
13
115

Hamburger Handels-Archiv.

Erstes Heft

(A) [illegible]

[illegible]

[illegible]

1864.

[illegible]

Hamburg

[illegible]

[illegible]

Handels-Archiv

Merc.
343 n (1,5

Hamburg 20

Digitized by Google

Ham. 20

Hamburger Handels-Archiv.

Sammlung

der auf Schiffahrt und Handel bezüglichen

Hamburgiſchen Verträge, Verordnungen und Bekanntmachungen.

[1. Bd.]
(5. H.)

Zweiter Nachtrag

enthaltend

Verträge, Verordnungen und Bekanntmachungen

vom 1. Juli 1860 bis 30 Juni 1864,

nebſt einigen früheren Verordnungen ꝛc.

Abgegeben v. d. Bibliothek d. Auswärtigen Amts.

1864.

Hamburg.

Gustav Eduard Nolte.

(Herold'ſche Buchhandlung.)

BAYERISCHE
STAATS-
BIBLIOTHEK
MÜNCHEN

H. H. Voigt's Buchdruckerei.

BAYERISCHE STAATS-BIBLIOTHEK MUENCHEN

Inhaltsverzeichniß.

Seite

№ 234. Vertragsmäßige Bestimmungen in Bezug auf die Elbschiffahrt, zusammengestellt auf Veranlassung der Commerz-Deputation in Hamburg, im Juni 1863; enthaltend die vom 1. Juli 1863 an in Anwendung verbleibenden oder neu zur Geltung kommenden Bestimmungen folgender Vereinbarungen: 1. Elbschiffahrts-Akte vom 23. Juni 1821; — 2. Additional-Akte vom 13. April 1844 zur Elbschiffahrts-Akte, nebst dazu gehörenden Separatartikeln; — 3. Uebereinkunft, die Erlassung schiffahrts- und strompolizeilicher Vorschriften für die Elbe betreffend, vom 13. April 1844; — 4. Schluß-Protokoll der dritten Elbschiffahrts-Revisionskommission, unterzeichnet zu Magdeburg am 8. Februar 1854; — 5. Schluß-Protokoll der fünften Elbschiffahrts-Revisionskommission, unterzeichnet zu Hamburg am 4. April 1863; — 6. Uebereinkunft, eine neue Regulirung der Elbzölle betreffend, vom 4. April 1863, nebst dazu gehörenden Separat-Artikeln.

I. Vom Betriebe der Elbschiffahrt, §§ 1—22. 431
II. Von den Abgaben auf der Elbe, §§ 23—43. 435
III. Von dem Zoll-Erhebungs- und Abfertigungs-Verfahren, §§ 44—55 441
IV. Von den Elbzollvergehen und deren Bestrafung, §§ 56—64 444
V. Von den Elbzollgerichten und dem Strafverfahren bei denselben, §§ 65—71 446
VI. Gegenseitige Unterstützung der Uferstaaten in Elbzoll- und Elbschiffahrts-Angelegenheiten, §§ 72—74 448
VII. Aufstellung statistischer Nachweise über den Elbverkehr, § 75 449
VIII. Maßregeln zur Sicherheit und Erleichterung der Schiffahrt, §§ 76—83. 449
IX. Schlußbestimmungen, §§ 84—88. 452
Anl. A. Schiffspatent 453
Anl. B und C. Schifferpatent. 454
Anl. D. Gewichtstabelle für elbzollpflichtige, nicht leicht wägbare Gegenstände 455
Anl. E. Klassificirte Zusammenstellung der Elbzoll-Ermäßigungen und Elbzoll-Befreiungen 466
Anl. F. Alphabetisches Verzeichniß der im Elbzolle ermäßigten und elbzollfreien Waarenartikel. 469
Anl. G. Muster eines Manifestes 478

№ 235. Uebereinkunft, die Erlassung schiffahrts- und strompolizeilicher Vorschriften für die Elbe betreffend, vom 13. April 1844. (Hamb. Verordn. XVIII. 497.) 480

№ 236. Ergänzungen zu der Uebereinkunft, die Erlassung schiffahrt- und strompolizeilicher Vorschriften für die Elbe betreffend, aus den Schlußprotokollen der Elbschiffahrts-Revisionskommission, vom 8. Febr. 1854 und 4. April 1863 487

№ 237. Vereinbarung zwischen Oesterreich, Preußen, Sachsen, Anhalt und Hamburg, die Verwaltung und Erhebung des gemeinschaftlichen Elbzolles zu Wittenberge betreffend, vom 4. April 1863. (Hamb. Verordn. XXXI. 217.). 492

№ 238. Bekanntmachung, betr. Anordnung der Behörden für das Hamburgische Elbzollgericht, vom 20. December 1844. (Hamb. Verordn. XVIII. 615.) 494

№ 239. Vertrag über Aufhebung des Stader oder Brunshauser Zolls, vom 22. Juni 1861. (Hamb. Verordn. XXXI. 208.) 495

Seite

№ 240. Verfügung des Hannoverschen Elbzollamtes zu Brunshausen in Betreff der Erhebung des Brunshauser Zolles und der darauf bezüglichen Kontrollen, vom 25. März 1863 497

№ 241. Vereinbarung zwischen Hamburg und Lübeck in Betreff des Eßlinger Zolles, vom 31. März 1863. (Hamb. Verordn. XXXI, 215.) 498

№ 242. General-Vertrag über die Ablösung des Scheldezolls, vom 16. Juli 1863. (Hamb. Verordn. XXXI, 478.) 498

№ 243. Vertrag vom 12. Mai 1863 zwischen Belgien und den Niederlanden, dem General-Vertrage vom 16. Juli 1863 beigefügt. (Hamb. Verordn. XXXI, 491.) 504

№ 244. Protokoll, dem General-Vertrage über die Ablösung des Scheldezolls beigefügt, vom 15. Juli 1863. (Hamb. Verordn. XXXI, 495.) 501

№ 245. Handels- und Schiffahrts-Vertrag zwischen Hamburg und Belgien, vom 24. Juni 1863. (Hamb. Verordn. XXXI, 445.) 502

№ 245a. Deklaration zum vorstehenden Vertrage, vom 24. Juni 1863. (Hamb. Verordn. XXXI, 456.) 506

№ 246. Vertrag zwischen Hamburg und dem König von Dänemark, betreffend die Herstellung einer Hamburg-Altonaer Verbindungs-Eisenbahn, vom 30. April 1860. (Hamb. Verordn. XXIX, 61.) 506

№ 247. Bekanntmachung, betreffend das der Hamburgischen Flagge zugestandene Recht zur Küstenfrachtfahrt in Preußen, vom 6. Februar 1863. (Hamb. Verord. XXXI, 54) 508

№ 247a. Preußischer Erlaß, betreffend die Zulassung Hamburger Schiffe zur Cabotage, vom 19. Januar 1863 508

№ 248. Bekanntmachung, betreffend die Befreiung der Hamburger und der Schweizerischen Handelsreisenden von Patentgebühren in den gegenseitigen Staaten, vom 10. December 1860. (Hamb. Verordn. XXIX. 222.) 509

№ 248a. Bekanntmachung, betreffend die Legitimation Hamburgischer Handelsreisenden in der Schweiz, vom 28. December 1860. (Hamb. Verord. XXIX, 290.) .. 509

№ 249. Additional-Konvention zu dem Handels- und Schiffahrts-Vertrage zwischen den Hansestädten und Sardinien, vom 20. September 1860. (Hamb. Verordn. XXIX, 192.) 510

№ 249a. Bekanntmachung, betreffend die Additional-Konvention zwischen den Hansestädten und Sardinien, vom 14. November 1860 511

№ 249b. Bekanntmachung, betreffend die Ausdehnung der Zollerleichterungen für Spirituosen durch die Sardinische Regierung, vom 29. December 1860. (Hamb. Verordn. XXIX. 291.) 511

№ 250. Bekanntmachung, betreffend die Gleichstellung der Hansestädtischen mit der nationalen Flagge im Verkehr zwischen den Jonischen Inseln, vom 9. Februar 1863. (Hamb. Verordn. XXXI. 57.) 511

№ 251. Bekanntmachung, betreffend die gegenseitige Abgaben-Befreiung Hamburgischer und Russischer Schiffe in den beiderseiten Häfen bei deren Einlaufen in relâche forcée, vom 23. Mai 1864 511

№ 252. Additional-Vertrag zwischen den Hansestädten und der Türkei, vom 27. September 1862. (Hamb. Verordn. XXXI. 57.) 512

№ 253. Freundschafts-, Handels- und Schiffahrts-Vertrag zwischen den Hansestädten und China, vom 2. Sept. 1861. (Hamb. Verordn. XXXI, 263.) .. 515

№ 254. Vereinbarung zwischen Hamburg und Bremen vom 5. und 28. September 1858, betreffend Gleichstellung der Hamburgischen Schiffe mit den Bremischen und Zollvereinsländischen in Bezug auf das Ein- und Ausklariren der Schiffe ꝛc. (A. d. Brem. Handelsarchiv Nr. 74.) 528

№ 255. Deutscher Postvereins-Vertrag vom 18. August 1860. (Hamb. Verordn. XXIX. 225.) 528

№ 256. Postvertrag zwischen Hamburg und Großbritannien, vom 5. und 9. December 1862. (Hamb. Verordn. XXXI. 4.) 535

№ 257. Bekanntmachung, bezüglich der Aufhebung der Kaperei, vom 19. Juli 1861. (Hamb. Verordn. XXX. 96.) 545

№ 258. Revidirte Bekanntmachung, betreffend verschiedene Maßregeln zur Vermeidung des Zusammenstoßens von Schiffen, namentlich Nacht- und Nebelsignale, und das Ausweichen der Seeschiffe, vom 1. Mai 1863. (Hamb. Verordn. XXXI, 115.) 545

№ 259. Bekanntmachung, betreffend die Kreuzer-Lootsen, vom Januar 1861. (Hamb. Verordn. XXX, 10.) 547

Seite

№ 260. Reglement für die Loots-Kreuzer und die Kreuzer-Lootſen, vom 5. Septbr. 1861. (Hamb. Verordn. XXX, 102.) ... 548

№ 261. Beſtimmung wegen Ausdehnung der Befreiung vom Lootszwange auf Schiffe von 40 bis 60 Commerzlaſt (aus der Verordnung, betreffend die Zollabgabe, vom 29. December 1862) ... 551

№ 262. Bekanntmachung, betreffend das Lootsgeld für diejenigen Schiffe, welche ſich der Hamburgiſchen Seelootſen bedienen, vom 18. Juni 1863. (Hamb. Verordn. XXXI, 366.) ... 551

№ 263. Bekanntmachung, betreffend ein Licht im Curhavener Leuchtthurm, vom 6. December 1861. (Hamb. Verordn. XXX, 150.) ... 552

№ 264. Befehl, betreffend das Ankern der Fahrzeuge zu Finkenwärder, vom 29. Januar 1863. (Hamb. Verordn. XXXI, 1.) ... 552

№ 265. Bekanntmachung wider die Behinderung des Fahrwaſſers der Elbe längſt Finkenwärder, vom 4. November 1863. (Hamb. Verordn. XXXI, 459.) ... 552

№ 266. Bekanntmachung, betreffend die Befreiung der Seefahrer von der Kriegsdienſtpflicht, vom 10. November 1863. (Hamb. Verordn. XXXI, 497.) ... 553

№ 267. Verordnung für die Schlafbaaſe in der Vorſtadt St. Pauli, vom 26. Febr. 1862. (Hamb. Verordn. XXX, 271.) ... 553

№ 268. Bekanntmachung, betreffend die von engliſchen Häfen hierhergebrachte Blatternkrankheit, vom 25. September 1862. (Hamb. Verordn. XXX, 460.) 554

№ 269. Revidirte Polizei-Verfügung, betreffend die Schiffe mit Schießpulver in der Norder-Elbe, vom 2. September 1861. (Hamb. Verordn. XXX, 101.) ... 554

№ 270. Bekanntmachung, betreffend die Bauart von Schuten, vom 10. Februar 1862. (Hamb. Verordn. XXX, 258.) ... 554

№ 271. Bekanntmachung, betreffend Abänderungen in der Bauart der Schuten, vom 25. April 1862. (Hamb. Verord. XXX, 346.) ... 555

№ 272. Revidirte Bekanntmachung, betreffend die Ertheilung und Controlle von Nummern für Schuten und dergl. Fahrzeuge, vom 13. Auguſt 1863. (Hamb. Verordn. XXXI, 400.) ... 556

№ 273. Krahn-Ordnung und Tarif für die Benutzung des Krahns am Landungsplatze Pinnasberg No. 51, vom März 1863. (Hamb. Verordn. XXXI, 105.) 557

№ 274. Krahn-Ordnung und Tarif für die Benutzung der kleinen Stadtkrähne, vom März 1862. (Hamb. Verordn. XXX, 330.) ... 558

№ 275. Bekanntmachung, betreffend Benutzung der dritten Landungsbrücke, vom 15. Juni 1861. (Hamb. Verordn. XXX, 61.) ... 559

№ 276. Plan für die Verwaltung des Seemannshauſes im Allgemeinen, vom 31. December 1862 ... 559

№ 277. Hausordnung des Seemanns-Gaſthauſes, vom 1. März 1863 ... 562

№ 278. Regulativ der Seemanns-Sparkaſſe, vom 1. März 1863 ... 564

№ 279. Hausordnung der Seemanns-Krankenſtation, vom 31. December 1862 ... 565

№ 280. Artikel 93 der Verfaſſung Hamburgs, vom 28. September 1860. (Hamb. Verordn. XXIX, 114.) ... 566

№ 281. Beſtimmungen in Bezug auf Handel und Schiffahrt aus dem Geſetz über die Organiſation der Verwaltung, vom 15. Juni 1863. (Hamb. Verordn. XXXI, 223.) ... 567

№ 282. Geſetz, betreffend einige abändernde Beſtimmungen über das Abſchreiben in der Bank, vom 21. Juni 1861. (Hamb. Verordn. XXX, 62.) ... 569

№ 283. Revidirter § 15 der Ordnung der Maklerwittwen-Kaſſe von 1833, vom 7. Februar 1859 ... 569

№ 284. Zuſatz zu § 16 der revidirten Statuten der Makler-Krankenkaſſe, vom 6. Mai 1863 ... 570

№ 285. Revidirtes Reglement in Betreff der beeidigten Handels-Chemiker, vom 20. März 1863. (Hamb. Verordn. XXXI, 99.) ... 570

№ 286. Inſtruktion für die Kornmeſſer über das beim Füllen und dem Transport von Wiegeſäcken nach der Rathswaage zu beobachtende Verfahren, vom 9. Januar 1860. (Hamb. Verordn. XXIX, 10.) ... 571

№ 287. Bekanntmachung, die revidirte Taxe der Lagermiethe, der Waagegelder und der Arbeiten im Theer-Magazin auf Baakenwerder betreffend, vom 25. Mai 1864 ... 572

№ 288. Bekanntmachung, betreffend Inſtruktion und den Schragen der Salzmeſſer und Träger, vom 20. Mai 1846. (Hamb. Verordn. XIX, 232.) ... 574

Seite

№ 289. Bekanntmachung, betreffend den Verkehr mit Erdöl (petroleum) vom 16. Juni 1862. (Hamb. Verord. XXX, 416.) 577

№ 290. Fernere Bekanntmachung, betreffend den Verkehr mit Erdöl (petroleum) vom 23. Juli 1862. (Hamb. Verord. XXX, 431.) 578

№ 291. Bekanntmachung, betreffend die Lagerung des rohen und raffinirten Petroleums, vom 24. Juli 1863. (Hamb. Verord. XXXI, 387.) 578

№ 292. Bekanntmachung, betreffend die Untersuchung der Entzündbarkeit des Petroleums, vom 24. Juli 1863. (Hamb. Verord. XXXI, 389.) 579

№ 293. Polizei-Mandat, betreffend Lagerung des Oleum petrae, vom 27. Octbr. 1863. (Hamb. Verord. XXXI, 434.) 580

№ 294. Bekanntmachung, betreffend die Versendung von auf dem Theerhof gelagertem Petroleum, vom 22. März 1864. 580

№ 295. Revidirte Bekanntmachung, betreffend die Aufbewahrung und den Transport von Schießpulver, vom 15. April 1864. 581

№ 296. Bekanntmachung, betreffend die Marktordnung für den öffentlichen Central-Schlachtviehmarkt in der Vorstadt St. Pauli, vom 23. April 1864. 584

№ 297. Bekanntmachung, betreffend die Expeditions-Zeiten des Zolls und der Accise, vom 28. December 1860. (Hamb. Verord. XXIX, 290.) 585

№ 298. Bekanntmachung, betreffend die Expeditionszeiten des Zolles und der Accise an den Thoren und Bäumen, vom 28. März 1861. (Hamb. Verordn. XXX. 50.) 586

№ 299. Verordnung, betreffend die Accise-Abgabe, vom 20 Decbr. 1861. (Hamb. Verordn. XXX, 154.) 586

№ 300. Reglement in Betreff der am 31. Decbr. 1861 innerhalb der Acciselinie befindlichen Spirituosen, vom 20. Decbr. 1861. (Hamb. Verordn. XXX, 202.) 586

№ 301. Bekanntmachung, betreffend die von der Accise befreieten Artikel, vom 20. December 1861. (Hamb. Verordn XXX, 205.) 587

№ 302. Revidirte Consumtions-Accise-Verordnung und Tarif der Consumtions-Accise, vom 20. December 1861. (Hamb. Verordn. XXX. 154) 588

№ 303. Verordnung, betreffend die Accise-Abgabe, vom 29. Decbr. 1862. (Hamb. Verordn. XXX, 515.) 588

№ 304. Verordnung, betreffend die Accise-Abgabe und Tarif der Consumtions-Accise, vom 23. December 1863. (Hamb Verordn. XXXI, 514.) 588

№ 305. Bekanntmachung, betreffend die Rückaccise, vom December 1863. (Hamb. Verordn. XXXI. 522.) 590

№ 306. Bekanntmachung, betreffend den Wegfall der Accise-Deklaration bei der Wiederausfuhr von zum Transito deklarirten Waaren, vom 23. Jan. 1864 591

№ 307. Bekanntmachung, betreffend die Deklarationen wegen zollfreier Waaren, vom 20. December 1861. (Hamb. Verordn. XXX, 207.) 591

№ 308. Bekanntmachung, betreffend die Zollabgabe, vom 29. December 1862. (Hamb. Verordn. XXX. 542.) 592

№ 309. Bekanntmachung, betreffend das Offenhalten des Oberbaums, sowie der Bäume beim Herrengraben-Canal und beim Baumwall, sowie die Ausfuhr von Waaren bei Nacht, vom 29. December 1862. (Hamb. Verordn. XXX, 547.) 593

№ 310. Bekanntmachung, betreffend die Anbringung von Briefkasten im Haupt-Zollcomptoir, vom 8. Februar 1864 593

№ 311. Abänderung des § 10 des Rev. Reglements des Wasserschouts durch § 19 des Provisorischen Gesetzes, betreffend Veränderungen in der Organisation der Justiz, vom 28. September 1860. (Hamb. Verordn. XXIX. 148.) 593

№ 312. Abänderungen der Artikel 2 und 3 der Handelsgerichts-Ordnung durch §§ 9 und 10 des Provisorischen Gesetzes, betreffend Veränderungen in der Organisation der Justiz, vom 28. September 1860. (Hamb. Verordn. XXIX, 142.) 594

№ 313. Gesetz, betreffend Vermehrung des kaufmännischen Richterpersonats des Handelsgerichts, vom 21. October 1863. (Hamb. Verordn. XXXI. 432.) ... 594

№ 314. Bekanntmachung, betreffend die Abordnung eines rechtsgelehrten Mitgliedes des Obergerichts in das Handelsgericht, vom 6. April 1864 595

№ 315. Bekanntmachung, betreffend die Verwaltung des Fallitwesens, vom 17. Jan. 1861. (Hamb. Verordn. XXX, 5.) 595

№ 316. Bekanntmachung, betreffend Reglement für die Korrespondenz auf dem Hamburgischen Staatstelegraphen, vom 28. Mai 1864 596

№ 317. Bekanntmachung, betreffend die Uebertragung der Geschäfte des Dänischen Oberpostamtes an das Stadt-Postamt, vom 22. Februar 1864 598

Seite

№ 318. Bekanntmachung, betreffend das Paſſiren der Strandbatterie bei Curhaven, vom 22. Juni 1864 ... 598

№ 319. Beſtimmungen wegen Bergungs- und Havarie-Sachen im Amte Ritzebüttel, vom 22. Juni 1864 ... 598

№ 320. Beſchlüſſe der General-Verſammlung der Aktionäre der Norddeutſchen Bank, vom 23. Februar 1861 und 21. Februar 1863 ... 598

№ 321. Inſtruktion für die Notirung des Allgemeinen Preiscourants für Waaren in Parthieen, vom 15. December 1860 ... 599

№ 322. Bekanntmachung, betreffend Frachtzahlungen für ſeewärts gekommene Güter, vom 17. Juni 1862 ... 600

№ 323. Bekanntmachung, betreffend uſanzmäßige Löſchzeit für mit Seeſchiffen angebrachte Güter, vom 29. December 1862 ... 600

№ 324. Uſanzen für Geſchäfte in Petroleum, angenommen im Kaufmanns-Konvent am 19. December 1863 ... 601

№ 325. Regulativ, betreffend Prüfung des Entzündungsgrades des Petroleums, vom 19. December 1863 ... 603

№ 326. Abänderungen in den Statuten der Handlungsdiener-Wittwenkaſſe, nach der Reviſion von December 1863. (Nachträglich zu Nr. 232.) ... 604

№ 327. Geſchäftsvertheilung der Deputation für Handel und Schiffahrt, vom Januar 1864. (Nachträglich zu Nr. 281.) ... 606

№ 328. Beſtimmung über den Wahlmodus der bürgerlichen Mitglieder der Verwaltungsbehörden (Bankbürger, Theerhofsbürger u. a.) durch Artikel 52 der Verfaſſung ... 606

BAYERISCHE STAATS-BIBLIOTHEK MUENCHEN

Vertragsmäßige Bestimmungen

in Bezug auf die Elbschiffahrt.

Nachdem die Elbschiffahrts-Akte vom 23. Juni 1821 durch die seitdem zwischen den Elbuferstaaten getroffenen Vereinbarungen, namentlich auch durch das Schlußprotokoll der fünften Elbschiffahrt-Revisionskommission und die Uebereinkunft wegen einer neuen Regulirung des Elbzolls vom 4. April 1863, vielfach ergänzt und abgeändert worden ist, hat es angemessen erscheinen müssen, mit Weglassung der durch spätere Vereinbarung aufgehobenen oder doch bis auf weiteres suspendirten Bestimmungen früherer Elbschiffahrts-Verträge, die vom 1. Juli 1863 an in Anwendung verbleibenden oder neu zur Geltung kommenden vertragsmäßigen Bestimmungen in Bezug auf die Elbschiffahrt übersichtlich zusammenstellen. N° 284.

Die maßgebenden Vereinbarungen, auf welche die folgende Zusammenstellung sich begründet, sind folgende:

1) Elbschiffahrts-Akte vom 23. Juni 1821. (E. A.)
2) Additional-Akte vom 13. April 1844 zur vorerwähnten Elbschiffahrts-Akte (Add. A.), nebst dazu gehörigen Separatartikeln.
3) Uebereinkunft, die Erlassung schiffahrts und strompolizeilicher Vorschriften für die Elbe betreffend, vom 13. April 1844. (Str. P. V.)
4) Schluß-Protokoll der dritten Elbschiffahrts-Revisionskommission, unterzeichnet zu Magdeburg am 8. Febr. 1854. (M. Schl. P.)
5) Schluß-Protokoll der fünften Elbschiffahrts-Revisionskommission, unterzeichnet zu Hamburg am 4. April 1863. (H. Schl. Pr.)
6) Uebereinkunft, eine neue Regulirung der Elbzölle betreffend, vom 4. April 1863 (E. Z. U.), nebst dazu gehörenden Anlagen und Separat-Artikeln.

§ 1.

Die Bestimmungen über die Berechtigung zur Elbschiffahrt finden auf den Transport sowohl von Personen, als von Gütern Anwendung. Add.-A. § 1.

Dampfschiffe auf der Elbe sind, soweit nicht nachstehend für dieselben besondere Vorschriften getroffen worden, gleich anderen Fahrzeugen zu behandeln.

§ 2.

Der Transport von Personen oder Gütern von der Nordsee nach jedem Elbuferplatze und von jedem Elbuferplatze nach der Nordsee, steht den Schiffen aller Nationen zu. Add.-A. § 2.

Zum Schiffahrtsverkehr zwischen Elbuferplätzen verschiedener Staaten sind die Fahrzeuge sämmtlicher Uferstaaten ohne Unterschied berechtigt.

§ 3.

Die Binnenschiffahrt auf der Elbe, d. h. die Befugniß zur Beförderung von Personen und Gütern von einem Elbuferplatze seines Gebietes nach einem anderen Elbuferplatze desselben Gebiets, kann jeder Staat seinen Unterthanen vorbehalten. Add.-A. § 3.

Jedoch dürfen Schiffe eines Elbuferstaates, wenn sie bei Gelegenheit größerer, vom eigenen Lande aus- oder dahin zurückgehender Fahrten das Gebiet eines andern Elbuferstaates ganz oder theilweise durchfahren, in der Richtung ihrer Fahrt, auch zwischen den Uferplätzen dieses letzteren Gebietes, Personen und Güter befördern.

Dieſe Ausnahme gilt indeſſen nicht rückſichtlich der Fahrten unterhalb Hamburgs und Harburgs.

§ 4.

Akt.-A. § 4. Das Poſtregal mit dem Rechte, die Beförderung von verſchloſſenen Briefen, Zeitungen und poſtmäßigen Packeten ausſchließlich den Poſten zuzuweiſen, bleibt den Elbuferſtaaten, in Beziehung auf die Elbſtrecken ihres Gebietes, vorbehalten. Dasſelbe wird jedoch von keinem Elbuferſtaate auf ſolche Packete angewendet werden, welche auf einem Elbſchiffe durch ſein Gebiet ohne Zwiſchenlagerung am Lande, und ohne Umladung, falls ſolche nicht etwa durch Unglücksfälle nöthig wird, geführt werden. Dieſe Begünſtigung darf indeſſen nicht zur Verbindung von Poſtanſtalten unter ſich benutzt werden.

§ 5.

W. A. Art. 2. Alle ausſchließlichen Berechtigungen, Frachtfahrt auf der Elbe zu treiben, oder aus ſolchen Privilegien hervorgegangene Begünſtigungen, welche Schiffergilden oder anderen Corporationen und Individuen bisher zugeſtanden haben möchten, ſind gänzlich aufgehoben, und es ſollen dergleichen Berechtigungen auch in Zukunft Niemandem ertheilt werden.

Auf Fähren und andere Anſtalten zur Ueberfahrt von einem Ufer zum gegenüberliegenden bezieht ſich jedoch die allgemeine Schiffahrtsordnung nicht.

Ebenſo wenig auf diejenigen Schiffer und ihr Gewerbe, deren Fahrt ſich blos auf das Gebiet ihres eigenen Landesherrn beſchränkt, und die, vermöge der Schiffahrtspolizei, welche jeder Staat nach Maaßgabe ſeiner Hoheit über den Strom ausübt, allein unter der Obrigkeit des Landes ſtehen, wo ſie ihr Gewerbe treiben.*)

Akt.-A. § 5. Durch eine beſondere Uebereinkunft vom 13. April 1844 und Nachträge zu denſelben ſind die Grundſätze feſtgeſtellt worden, nach welchen die Elbuferſtaaten ſich verpflichtet haben, umfaſſende und gleichförmige Schiffahrts- und ſtrompolizeiliche Vorſchriften für die Elbe, insbeſondere für die Stromſtrecke zwiſchen Melnik und Hamburg oder Harburg, zu erlaſſen.

§ 6.

W.-A. Art. 3. Alle bisher an der Elbe beſtandene Stapel- und Zwangsumſchlagsrechte ſind ohne Ausnahme für immer aufgehoben, und es kann aus dieſem Grunde künftig kein Schiffer gezwungen werden, den vertragsmäßigen Beſtimmungen zuwider, gegen ſeinen Willen aus- oder umzuladen.

§ 7.

Akt.-A. § 6. (Die in den §§ 7—20 enthaltenen Beſtimmungen haben nur für die Befahrung der Stromſtrecke zwiſchen Melnik und Hamburg oder Harburg vertragsmäßige Gültigkeit.)

Akt.-A. § 7. Die Befugniß, Schiffe zur Befahrung der Elbe nach Maaßgabe dieſer Akte zu benutzen, ſo wie die Befugniß, Holzflößerei auf der Elbe zu treiben, ſteht allen denjenigen zu, welche von der Regierung, deren Unterthanen ſie ſind, zur ſelbſtſtändigen Betreibung dieſer Gewerbe zugelaſſen werden.

Alle Elbuferſtaaten werden, ſoweit deren innere Geſetzgebung es geſtattet, dafür Sorge tragen, daß zum ſelbſtſtändigen Betriebe der Rhederei, Behuf derjenigen Elbſchifffahrt, welche ſich auf das Gebiet anderer Staaten erſtrecken ſoll, nur ſolche Perſonen zugelaſſen werden, deren ökonomiſche und ſonſtige Verhältniſſe, und nur ſolche Geſellſchaften, deren Einrichtung und Statuten für die Erfüllung der den Schiffseignern obliegenden Verpflichtungen genügende Sicherheit gewähren.

§ 8.

H. Schl. Pr. § 1 Denjenigen Staaten, in welchen ſich Veranlaſſung dazu ergiebt, bleibt die Patentirung der Lootſen und die Ausſchließung nicht patentirter Lootſen von dem Schiffs-

*) Separatartikel vom 13. April 1844. Die Königl. Däniſche Regierung wird die fernere Ausübung der von dem Schifferamte zu Lauenburg bisher in Anſpruch genommenen ausſchließlichen Befugniß, die von der Stecknitz gekommenen und die für die Stecknitzfahrt beſtimmten Güter auf der Elbe zu verſchiffen, nicht geſtatten.

dienſte überlaſſen, dabei darf aber ein Lootſenzwang, d. h. die Verpflichtung, ſich überhaupt eines Lootſen zu bedienen, auf der Elbe oberhalb Hamburg nicht eingeführt werden.

§ 9.

Jedes Flußſchiff und jedes Floß, welches die Elbe befährt, ohne ſich auf das Add.-A. § 8
Gebiet des Uferſtaates, dem es angehört, zu beſchränken, muß dem Befehle und der ſpeziellen Leitung eines Führers untergeben ſein. Dieſer iſt für die genaue Befolgung der in §§ 10—15 enthaltenen Vorſchriften verantwortlich.

§ 10.

Jedes der im § 9 erwähnten Fahrzeuge muß während der Fahrt von den in Add.-A. § 9
den §§ 11—15 bezeichneten, zur Legitimation des Schiffs und des Führers erforderlichen Patenten begleitet ſein. Dieſe ſind jeder Zoll- und Polizei-Behörde an der Elbe auf deren Verlangen vorzuzeigen und ſollen auch zu Hamburg und Harburg, ſo wie unterhalb dieſer Orte, zur Legitimation der von der oberen Elbe gekommenen Stromfahrzeuge und ihrer Führer genügen.

In Ermangelung dieſer Patente, oder wenn während der Reiſe Veränderungen eintreten, durch welche die bei deren Antretung eingeholten Legitimationspapiere nicht mehr vollſtändig paſſen, darf die Reiſe nur fortgeſetzt werden, nachdem der nächſten Elbſchiffahrts-Polizeibehörde jene Umſtände angezeigt und von dieſer nach unterſuchter Sache eine Beſcheinigung darüber ertheilt iſt, daß gegen die Fortſetzung der Reiſe keine Bedenken gefunden ſind.

In dergleichen Fällen iſt die kompetente Behörde desjenigen Uferſtaates, welchem das Fahrzeug angehört, ſofort hiervon in Kenntniß zu ſetzen.

Diejenigen kleinen Fahrzeuge, mit welchen lediglich landwirthſchaftliche Erzeugniſſe im gewöhnlichen Marktverkehr nach nahe gelegenen Orten geführt oder von daher gebott werden, bedürfen dieſer Schiffspapiere nicht.

§ 11.

Das Schiffspatent iſt von der zuſtändigen Behörde des Staates, zu deſſen Add.-A. § 10.
Rhederei das Fahrzeug gehört, nach dem der Additionalakte unter A beigefügten Muſter auszuſtellen, nachdem jene Behörde durch techniſche Unterſuchung von der Tüchtigkeit des Fahrzeuges ſich überzeugt und die Tragfähigkeit deſſelben feſtgeſtellt hat.

Das Schiffspatent iſt von dem Eigenthümer des Fahrzeuges für dieſes, bevor es ſeine erſte Fahrt antritt, zu erwirken, und nach jeder weſentlichen Veränderung oder Reparatur zu erneuern.

§ 12.

In jedes Schiffspatent iſt ein Vermerk aufzunehmen, wodurch dem Schiffs- M. Schl. Pr. § 1.
führer, unter Androhung einer Strafe bis zu 10 Thalern, für den Fall eintretender Ungültigkeit des Patents, die Zurückgabe deſſelben binnen vier Wochen, vom Eintritt der Ungültigkeit an gerechnet, an die Ausſtellungs-Behörde zur Pflicht gemacht wird.

§ 13.

Das Schiffspatent verliert ſeine Gültigkeit, wenn das Fahrzeug, für welches Add.-A. § 11.
daſſelbe ertheilt wurde, an die Rhederei eines anderen Staates übergegangen iſt.

Daſſelbe iſt von der zuſtändigen Behörde des Staates, in welchem es ausgeſtellt wurde, ſowohl in dieſem Falle, als auch dann, wenn das Fahrzeug zum Gebrauche nicht ferner vollkommen tüchtig befunden wird, zurück zu nehmen.

Unbrauchbar gewordene Fahrzeuge dürfen zu dem Zwecke, um an einem anderen Orte zerſchlagen zu werden, nur dann auf der Elbe fortgeſchafft werden, wenn dieſe Fahrt als die letzte des Fahrzeuges und jener Zweck derſelben von der ſchiffahrtspolizeilichen Behörde des Abgangsortes unter dem Schiffspatente bemerkt, auch das Fahrzeug nicht mit anderen Gegenſtänden als mit Holz beladen iſt.

§ 14.

Add.-A. § 12. Das Schifferpatent iſt von einer der in jedem Elbuferſtaate hierzu ermächtigten Behörden nach den der Additionalakte unter B und C beiliegenden Muſtern auszuſtellen, nachdem der Empfänger ſich bei dieſer Behörde ſowohl über ſeine Unbeſcholtenheit und ſonſtigen perſönlichen Verhältniſſe, als auch darüber ausgewieſen hat, daß er in einer, durch amtlich beſtellte Sachverſtändige, nach den in demſelben Staate geltenden Vorſchriften vorgenommenen Prüfung, ſeine Fähigkeit zu dem fraglichen Geſchäfte bewährt habe.

Das Schifferpatent für Segel- und Dampfſchiffe ermächtigt den Inhaber zur Führung jedes Elbfahrzeuges, welches der im Patente bezeichneten Gattung und der Rhederei des Staates, in welchem das Patent ausgefertigt wurde, angehört, ſo wie das Patent für Flöſſer zur Führung jedes Holzfloſſes, welches von einem Uferplatze dieſes Staates abgeht.

Ein Patent zur Führung von Dampfſchiffen ermächtigt zugleich zur Führung von Segelſchiffen, nicht aber umgekehrt.

§ 15.

Add.-A. § 13. Das Schifferpatent verliert, wenn der Inhaber bei Ausſtellung deſſelben Unterthan des patentirenden Staates war, mit dem Aufhören dieſes Unterthanenverhältniſſes ſeine Gültigkeit.

Die Wiedereinziehung eines Schifferpatents ſteht nur dem Staate zu, welcher daſſelbe ausgeſtellt hatte.

Die zuſtändige Polizeibehörde hat das Schifferpatent zurückzunehmen, wenn dieſelbe ſich davon überzeugt hat, daß der Inhaber untauglich, oder daß deſſen Beibehaltung mit der Ordnung und Sicherheit des Schiffahrtsverkehrs nicht vereinbar iſt. Letzteres kann namentlich dann angenommen werden, wenn ein Schiffsführer wegen Trunkſucht, wiederholter Elbzollbefrauden, Betrugs, Fälſchung oder anderer Verbrechen gegen das Eigenthum beſtraft worden iſt.

§ 16.

G. Schl. Pr. § 3 Im Falle der Ueberſiedelung eines Schiffers oder Schiffsführers aus einem Elbuferſtaate in den anderen hat derſelbe zwar, an Stelle ſeines nach § 13 der Additionalakte erlöſchenden, bisherigen Schifferpatents, in demjenigen Staate, in welchem er ſich niederläßt, die Ertheilung eines neuen Schifferpatents nachzuſuchen; dabei ſoll aber in der Vorausſetzung, daß aus dem älteren Patente die vorausgegangene betreffende Prüfung des Inhabers (§ 14) ſich ergiebt, und falls nicht etwa aus beſonderen Gründen eine nochmalige Prüfung ſich als angemeſſen darſtellen ſollte, von der letzteren abgeſehen werden.

§ 17.

Add.-A. § 14 Wer es unternimmt, Schiffahrt oder Holzflöſſerei auf der Elbe zu treiben, ohne die nach den §§ 10 und 14 erforderlichen Patente erlangt zu haben, verfällt in eine, nach Ermeſſen der entſcheidenden Behörde, auf

20 bis 25 Thaler für ein Dampfſchiff,
10 „ 20 „ „ „ Segelſchiff,
5 „ 10 „ „ „ Floß

zu beſtimmende Ordnungsſtrafe.

§ 18.

Add.-A. § 15 Wer ſich des, für einen anderen Führer oder ein anderes Fahrzeug ausgeſtellten, oder eines bereits ungültig gewordenen oder widerrufenen Patents fälſchlich bedient, unterliegt derſelben Strafe, jedoch mit einer Verſchärfung von 10 Thalern.

§ 19.

Führt ein patentirter Schiffs- oder Floßführer sein Schiffer- oder Schiffs- Akt.-A. § 16.
patent auf einer Reise nicht bei sich, so hat er eine Ordnungsstrafe von 5 Thalern verwirkt.

§ 20.

Die in den §§ 17, 18, 19 angedrohten Strafen sind für jede Reise, Hin- und Akt.-A. § 17.
Rückfahrt zusammengenommen, nur einmal zu erlegen und die Nachweisung eines auf dieser Reise bereits anhängig gewordenen Verfahrens schließt die Wiederholung des letzteren wegen derselben Uebertretung an einem anderen Orte aus. Werden jedoch die in jenen §§ erwähnten Uebertretungen bei folgenden Reisen wiederholt, so wird die Strafe im ersten Wiederholungsfalle auf das Anderthalbfache, im zweiten und jedem ferneren Wiederholungsfalle aber auf das Doppelte des einfachen Betrages erhöht.

§ 21.

Die Frachtpreise und alle übrigen Bedingungen des Transports beruhen G.-A. Art. 5.
lediglich auf der freien Uebereinkunft des Schiffers und des Versenders oder dessen Kommittenten.

§ 22.

Die Kaufleute und Schiffer zweier oder mehrerer Elbuferstädte können sich Akt.-A. § 19.
über eine **Beurtfahrt** zwischen diesen Städten für bestimmte Zeiträume vereinigen und dabei die Zeit der Abfahrt von jedem Orte, die Frachtpreise und sonstige Bedingungen dieses Verkehrs festsetzen.

In derselben Art können die Kaufleute und Schiffer **einer** Elbuferstadt sich rücksichtlich der von dieser aus nach anderen Orten zu verschiffenden Waaren über eine **Reibefahrt** auf bestimmte Zeit einigen.

Zur Wirksamkeit solcher Vereinbarungen ist bei einer Beurtfahrt die Genehmigung der Regierungen aller Städte, zwischen welchen jene errichtet werden soll, und bei einer bloßen Reibefahrt die Genehmigung der Regierung des Abfahrorts erforderlich.

Diese Genehmigung wird, nachdem zuvor sämmtlichen Elbuferstaaten Gelegenheit gegeben ist, sich über die mitgetheilten Bedingungen und Statuten der zu errichtenden Beurt- oder Reibefahrt zu äußern, ertheilt werden, wenn jene Bedingungen und Statuten mit den Elbschiffahrtsverträgen und den Landesgesetzen im Einklange stehen.

Dieselbe wird versagt werden, wenn dadurch ein, den Elbschiffahrtsverträgen widerstreitendes Schiffahrtsmonopol begründet werden würde, und es sollen weder durch die Statuten, noch durch sonstige Verabredungen Einzelne oder ganze Classen von Kaufleuten oder Schiffern wider ihren Willen zum Beitritte genöthigt, oder, ihrer Befähigung und Bereitwilligkeit zur Erfüllung der für alle Theilnehmer geltenden Bedingungen ungeachtet, vom Beitritte ausgeschlossen werden dürfen.

Nach erfolgter Genehmigung der Statuten sind diese durch den Druck zu veröffentlichen.

Die Regierung, von welcher die Genehmigung ausging, wird deren Befolgung sorgfältig überwachen, und kann die ertheilte Genehmigung jederzeit zurücknehmen, sobald sie sich überzeugt, daß das Fortbestehen der Beurt- oder Reibefahrt für Handel und Schiffahrt auf der Elbe nachtheilig sein würde.

§ 23.

Sämmtliche, früher auf der Elbe bestandene Zollabgaben, so wie auch jede, G.-A. Art. 7.
unter was immer für Namen bekannte Erhebung und Auflage, womit die Schiffahrt dieses Flusses belastet war, haben aufgehört und sind in eine allgemeine Schiffahrtsabgabe verwandelt, die von allen Schiffsladungen und Flußhölzern bei den festgesetzten Erhebungsämtern entrichtet werden muß.

Dieſe Abgabe, welche weder im Ganzen noch theilweiſe in Pacht gegeben werden darf, wird unter dem Namen „Elbzoll“ erhoben.

§ 24.

Add.-A. § 21. Der Elbzoll wird nach dem Bruttogewicht der Schiffsladungen und Floßhölzer erhoben.

Die dabei zu Grunde zu legende Gewichtseinheit iſt der Elbzollzentner, welcher 100 Elbzollpfunde enthält und 50 Kilogrammen gleichkommt.

§ 25.

Add.-A. § 22. Für nicht leicht wägbare Gegenſtände kommt die der Additionalakte unter D. beigefügte neue Gewichtstabelle zur alleinigen Anwendung.

§ 26.

G. J. U. Art. 1. Anſtatt der, den einzelnen Elbuferſtaaten nach der Additionalakte vom 13ten April 1844 zur Elbſchiffahrtsakte vom 23. Juni 1821 zuſtehenden Elbzölle, einſchließlich des Recognitionsgebühren-Aequivalents, ſoll [vom 1. Juli 1863 an] nur Ein Elbzoll für ſämmtliche Uferſtaaten in Wittenberge nach Maßgabe der nachſtehenden Beſtimmungen erhoben werden.

§ 27.

G. J. U. Art. 2. Die Verpflichtung zur Entrichtung des Elbzolles wird durch die Berührung des Zollgeleitsbezirkes von Wittenberge begründet. Derſelbe beginnt Eintauſend Ruthen rheinländiſchen Maßes oberhalb Wittenberge und endigt Eintauſend Ruthen rheinländiſchen Maßes unterhalb Wittenberge, vom dortigen Königlich Preußiſchen Hauptzollamts-Lokal an gerechnet.

Es ſollen jedoch von der Entrichtung des Elbzolls befreit ſein

a) diejenigen Güter, welche innerhalb des Zollgeleitsbezirks, ohne denſelben zu überſchreiten, verſendet werden;

b) diejenigen Güter, welche aus dem Zollgeleitsbezirke nach oberhalb deſſelben belegenen Orten oder von letzteren nach dem Zollgeleitsbezirke verſendet werden.

§ 28.

G. J. U. Art. 3. Der Elbzoll wird nach drei verſchiedenen Klaſſen erhoben, und zwar in der erſten Klaſſe (Normalklaſſe) mit ſechszehn Silberpfennigen, von denen dreihundert und ſechszig einen Thaler nach dem Dreizigthalerfuße ausmachen;

in der zweiten Klaſſe mit acht Silberpfennigen,

und

in der dritten Klaſſe mit zwei Silberpfennigen

vom Centner Brutto-Gewichts.

§ 29.

G. J. U. Art. 4. Diejenigen Waaren, welche nicht dem Normalſatze, ſondern entweder den geringeren Sätzen der übrigen zwei Klaſſen unterliegen, oder vom Elbzolle gänzlich befreit ſein ſollen, ſind in dem anliegenden Verzeichniſſe (Anlage E) zuſammengeſtellt.

§ 30.

G. J. U. Art. 5. Von den Tarifſätzen, nach welchen in Gemäßheit der vorſtehenden Artikel der Elbzoll zu entrichten iſt, wird

a) die eine Hälfte, alſo nach Verſchiedenheit der Klaſſen der Zollſatz beziehentlich von acht, vier und einem Pfennige zur gemeinſchaftlichen Erhebung an Oeſterreich, Preußen, Sachſen, Anhalt-Deſſau-Köthen, Anhalt-Bernburg und Hamburg;

b) die andere Hälfte aber, alſo nach Verſchiedenheit der Klaſſen beziehentlich von acht, vier und einem Pfennige, zur gemeinſchaftlichen Erhebung an Hannover, Dänemark und Mecklenburg

überwieſen.

§ 31.

Von dem, nach Abzug der Verwaltungskoſten, der Remiſſionen und Reſtitutionen verbleibenden Netto-Ertrage der im § 30 a. erwähnten erſten Hälfte des Elbzolles, deren Erhebung und Verwaltung, in Folge einer beſonderen Uebereinkunft*), Oeſterreich, Sachſen, beide Anhalt und Hamburg an Preußen übertragen werden, erhalten beide Anhalt zuſammen ein Zehntel. G. A. u. Art. 6

§ 32.

Um Hannover, Dänemark, Mecklenburg und beiden Anhalt die Gewähr zu verſchaffen, daß die Einnahme-Ausfälle, welche ſie in Folge der gegenwärtigen Vereinbarung an ihren bisherigen Elbzoll-Einnahmen zu tragen haben, ein gewiſſes Maß nicht überſchreiten, wird ihnen von Oeſterreich, Preußen, Sachſen und Hamburg die Zahlung einer Summe von jährlich Ein Hundert Zwei und Dreißig Tauſend Thalern im 30-Thaler-Fuße und zwar: G. A. u. Art. 7.

an	Hannover	von jährlich	59,250	Thlr.
„	Dänemark	„ „	19,350	„
„	Mecklenburg	„ „	41,400	„
an	Anhalt-Deſſau-Köthen }			
und „	Anhalt-Bernburg }	„ „	12,000	„

in der Art zugeſichert, daß von den hiernach jedem der ebengenannten Staaten gebührenden Summen

	Oeſterreich	zwanzig Prozent
	Preußen	dreißig „
	Sachſen	zwanzig „
und	Hamburg	dreißig „

zu zahlen ſich verpflichten.

Die Zahlung jener Summen von überhaupt jährlich 132,000 Thlr. ſoll zunächſt aus dem Ertrage der einen, an Oeſterreich, Preußen, Sachſen, beide Anhalt und Hamburg überwieſenen Hälfte des Wittenberger Elbzolles erfolgen, und wird für Rechnung von Oeſterreich, Preußen, Sachſen und Hamburg durch deren „Vereinigtes Elbzollamt“ zu Wittenberge in halbjährlichen Raten in der erſten Hälfte der Monate Juli und Januar postnumerando ausgezahlt werden, und zwar für Hannover, Dänemark und Mecklenburg an das von dieſen Staaten zu Wittenberge zu errichtende „Gemeinſchaftliche Elbzollamt,“ für beide Anhalt aber an deren Staatskaſſen beziehentlich zu Deſſau und Bernburg. Wenn und inſoweit die Zahlung aus dem Ertrage der oben erwähnten Zollhälfte nicht zu bewirken iſt, verpflichten ſich Oeſterreich, Preußen, Sachſen und Hamburg das Fehlende nach dem oben erwähnten Procentverhältniſſe aus anderen Staatsmitteln an die empfangsberechtigten Staaten in gleicher Weiſe auszahlen zu laſſen.

Für den Fall einer Blokade der Elbe ſollen Oeſterreich, Preußen, Sachſen und Hamburg jedoch berechtigt ſein, in den Kalenderjahren, in denen die Blokade ſtattgefunden hat, ſtatt der Summe von jährlich 132,000 Thlr. nur den vollen Betrag ihrer Elbzolleinnahmen (§. 30. a. und §. 31.) nach Abzug der Reſtitutionen an Hannover, Dänemark, Mecklenburg und beide Anhalt herauszuzahlen, welche letztere fünf Staaten den hiernach zu empfangenden Betrag nach dem Verhältniſſe ihrer oben beſtimmten Antheile an der Summe von 132,000 Thlr. unter ſich zu vertheilen haben.

Ergiebt der Reinertrag des für Rechnung von Oeſterreich, Preußen, Sachſen und Hamburg erhobenen Antheils am Elbzolle im Verlaufe eines Kalenderjahres mehr als die Summe von 132,000 Thlr., ſo iſt ſolcher Ueberſchuß zwiſchen Oeſterreich, Preußen, Sachſen und Hamburg nach dem obenerwähnten Procentverhältniſſe zu vertheilen.

*) Dieſe Uebereinkunft findet ſich unten S. S. 492 und 493 abgedruckt.

§ 33.

E. J. u. Art. 8. Hannover, Dänemark und Mecklenburg werden die ihnen nach §. 30. b. überwiesene Hälfte des Wittenberger Elbzolles, ohne alle Mitwirkung anderer Staaten, durch ihre oberen Behörden verwalten und durch ihr, anstatt ihres bisherigen gemeinschaftlichen Elbzoll-Kommissariats zu Wittenberge zu errichtendes gemeinschaftliches Elbzollamt erheben lassen. Die innere Organisation dieses Elbzollamtes bleibt der Vereinbarung der genannten drei Staaten vorbehalten.

Die bei demselben fungirenden Beamten und Hülfsbeamten verbleiben im Unterthanenverbande desjenigen Staats, von welchem sie ernannt sind, und im Besitze ihrer bisherigen Wohnrechte. Es wird von Preußen für sie und ihre Familien eine Befreiung von allen persönlichen Leistungen für den Staat und die Gemeinde, sowie von allen persönlichen directen Staats- und Gemeinde-Abgaben, einschließlich etwaiger Abgaben von ihren Hinterlassenschaften, zugestanden. Im Uebrigen sind sie, insoweit nicht die Erbfolge oder die Bevormundung ihrer Hinterbliebenen in Frage ist, den Preußischen Gesetzen und Gerichten, dagegen in Beziehung auf ihre Dienstverrichtungen, die Disciplin oder etwaige Dienstverbrechen, den Gesetzen und Behörden desjenigen Staates, von welchem sie angestellt sind, unterworfen.

§ 34.

E. J. u. Art. 9. Ueber das Verfahren bei der Revision der Waaren und der Erhebung des Elbzolles sollen die in den §§. 51–53, 61, 71, 73–75 enthaltenen Bestimmungen maßgebend sein.

§ 35.

E. J. u. Art. 10. Bei der Anwendung des Tarifs und etwaiger Gewährung von Zollerlassen und Zollerstattungen soll eine vollkommene Gleichstellung der Schiffe und Waaren aller Uferstaaten ohne Rücksicht auf Herkunft, Bestimmung, Umschlag oder Umladung der Waaren stattfinden.

§ 36.

E. J. u. Art. 11. Wenn der Brutto-Ertrag des nach der gegenwärtigen Vereinbarung zu erhebenden Elbzolls im Durchschnitte aller, seit dem Inkrafttreten dieser Vereinbarung und demnächst im Durchschnitte aller seit der letzten Herabsetzung des Tarifs abgelaufenen vollen Kalenderjahre, nach Absetzung der Remissionen und Restitutionen, die Summe von Drei Hundert und Fünfzig Tausend Thalern jährlich überstiegen hat, so soll, jedoch nicht öfter als nach Ablauf von je fünf Jahren, eine weitere Herabsetzung des Elbzolltarifs auf Grund nachstehender Bestimmungen stattfinden.

Es wird der Ueberschuß, welchen der vorerwähnte durchschnittliche Brutto-Ertrag der Einnahmen über die Summe von 350,000 ℛ ergiebt, zunächst von dem entsprechenden Durchschnittsbetrage der Einnahme aus den Zollerhebungen für die Güter der letzten, und späterhin jedesmal von dem Durchschnittsbetrage der Erträge aus den Zollerhebungen für die Güter der ersten Zollklasse abgerechnet und die auf diese Weise gefundene Summe auf die betreffende Centnerzahl vertheilt. Der Geldbetrag, welcher hiernach auf jeden Centner trifft, bildet den Zollsatz, welcher künftig in Anwendung zu bringen ist. Bei dieser Berechnung werden Beträge über einen halben Pfennig für voll gerechnet, dagegen solche von einem halben Pfennig und darunter unberücksichtigt gelassen.

Ist hierdurch der Zollsatz für die letzte Klasse auf den Tarifsatz von einem Pfennig gelangt, so findet eine weitere Ermäßigung für diese Klasse nicht statt; vielmehr wird dann der Zollsatz der ersten Klasse so lange ermäßigt, bis derselbe dem Zollsatz der zweiten Klasse gleichsteht.

Die Tarifermäßigung erfolgt auf Grund der von den in Wittenberge bestehenden Zollhebestellen (§§. 31 und 33) aufzustellenden Registerauszüge, welche, wenn nöthig, in Uebereinstimmung gebracht und alljährlich jedem Uferstaate mitgetheilt werden sollen. Sie wird, nach zuvor erwirktem Einverständnisse sämmtlicher Uferstaaten, von

jedem Staate zur öffentlichen Kenntniß gebracht und spätestens vom 15. April des auf die betreffende Durchschnittsperiode folgenden Jahres an in Kraft gesetzt.

§ 37.

Die Erhebung des s. g. Eßlinger Zolls wird von dem Tage ab eingestellt, an welchem die Uebereinkunft vom 4. April 1863, auf welcher die in den §§ 26 ff. enthaltenen Bestimmungen beruhen, in Kraft tritt. G. J. u. Art. 12

§ 38.

Die Dauer dieser Uebereinkunft wird auf zwölf Jahre festgesetzt, vom ersten Januar desjenigen Jahres an gerechnet, in welchem sie in Kraft getreten ist. Nach dem Ablaufe dieser 12 Jahre [also vom 1. Januar 1875 an] wird sie von Jahr zu Jahr immer um ein Jahr verlängert, bis einer der kontrahirenden Staaten den anderen durch Kündigung den Wunsch ihrer Wiederaufhebung zu erkennen gegeben hat. G. J. u. Art. 13.

Die Wiederauflösung dieser Uebereinkunft darf nur vom Anfange eines Kalenderjahres an eintreten und die Kündigung, welche derselben mindestens ein Jahr vorhergehen muß, nur stattfinden, wenn im Durchschnitte von fünf auf einander folgenden, nach dem Ablaufe der ersten 12jährigen Vertragsperiode verflossenen Kalenderjahren der Brutto-Ertrag des von allen Elbuferstaaten nach dieser Uebereinkunft zu erhebenden Elbzolls die Summe von jährlich Einhundert Sieben und Achtzig Tausend Fünfhundert Thaler nicht erreicht hat. Bei Berechnung des eben erwähnten fünfjährigen Durchschnitts sind diejenigen Jahre, in denen eine Blokade der Elbe stattgefunden hat, in jeder Hinsicht unberücksichtigt zu lassen.

§ 39.

Während der Dauer dieser Uebereinkunft wird die Wirksamkeit aller mit derselben nicht im Einklang befindlichen Bestimmungen der hinsichtlich der Elbschiffahrt bestehenden Verträge und Vereinbarungen suspendirt. Sobald jedoch diese Uebereinkunft nach Maaßgabe des § 38 durch Kündigung wieder aufgelöst werden sollte, treten die eben erwähnten, während der Dauer derselben suspendirten Bestimmungen wieder in Kraft, und die sämmtlichen kontrahirenden Staaten in den Genuß derjenigen Rechte wieder ein, welche ihnen durch die Elbschiffahrtsakte vom 23sten Juni 1821, die Additional-Elbschiffahrtsakte vom 13. April 1844 und das Schlußprotokoll der dritten Elbschiffahrts-Revisionskommission vom 8. Februar 1854 zugesichert sind, und in deren Ausübung sie gegenwärtig sich befinden.*) G. J. u. Art. 14.

---

*) Die zu der Uebereinkunft wegen einer neuen Regulirung der Elbzölle vom 4 April 1863 gehörenden Separat-Artikel sind folgende:

Zu den §§ 27, 31 und 34.

A. In dem Falle, daß das für den Elbverkehr zu Wittenberge bestehende Ein- und Ausgangs-Amt des Zollvereins, in Folge des etwaigen Anschlusses Mecklenburg's an den letzteren, nach einem anderen Orte an der Elbe verlegt werden sollte, geben nach demselben auch die beiden Hebestellen des gemeinschaftlichen Elbzolles mit der Maßgabe über, daß für diesen Ort die wegen der Elbzollpflichtigkeit der Waaren in § 27 der Uebereinkunft getroffenen Bestimmungen, mit Ausnahme jedoch der in § 27 unter litt. b. enthaltenen, entsprechende Geltung haben, und daß, wenn dieser Ort außerhalb des Preußischen Gebietes belegen ist, Oesterreich, Preußen, Sachsen, beiden Anhalt und Hamburg wegen der Verwaltung und Erhebung des ihnen überwiesenen Antheils am Elbzolle dieselben Berechtigungen zusteben sollen, wie sie in § 33 der Uebereinkunft Hannover, Dänemark und Mecklenburg eingeräumt sind.

B Außerdem wird, Hannover, Dänemark und Mecklenburg das Recht vorbehalten, für den Fall, daß die Erhebung des ihnen überwiesenen Antheils am Elbzolle zu Wittenberge behindert werden sollte, ihr gemeinschaftliches Elbzollamt von Wittenberge nach einem nahegelegenen Hannoverschen Orte zu verlegen, und sollen auf den letzteren Ort sodann die in § 27 bezüglich der Zollpflichtigkeit für Witten-

§ 40.

H. Schl. Pr. § 7. Die Bezahlung des Zolles ist, bis auf Beträge von 1/6 Thaler hinab, in Silbermünzen des Dreißigthaler-Fußes (Münzvertrag vom 24. Jan. 1857) zu leisten. — Ein Thaler ist gleich 30 Groschen oder 360 Pfennigen Preußischer und Anhaltischer, oder 300 Pfennigen Sächsischer und Hannoverscher Münzeintheilung. — Gleich den Münzstücken des Dreißigthaler-Fußes werden die gleichnamigen Münzstücke des Vierzehnthaler-Fußes bei den Elbzollkassen angenommen.

Die nach dem Fünfundvierzig-Gulden-Fuß (Münzvertrag vom 24. Jan. 1857) ausgeprägten Oesterreichischen Silbermünzen bis zu 1/4 Gulden einschließlich und die nach dem Vierzehnthaler-Fuß ausgeprägten Mecklenburgischen Silbermünzen bis zu 1/6 Thaler (8 ß) einschließlich werden ebenfalls bei den Elbzollkassen angenommen.

Münzstücke unter 5 Groschen werden bei den Elbzollkassen nur zur Berichtigung der in 1/6 Thaler nicht aufgehenden Beträge angenommen.

Mit dieser Beschränkung sind von den Elbzollkassen die in den Elbuferstaaten ausgeprägten Münzstücke unter 1/6 Thaler anzunehmen.

Uebrigens hängt es von jedem Elbuferstaate ab, ob und nach welchem Werthverhältnisse er außer den vorerwähnten Münzsorten noch andere bei seinen Elbzollkassen zulassen will.

§ 41.

E.-A. Art. 13. Außer den durch Uebereinkunft der Elbuferstaaten festgesetzten Gefällen sollen auf der Elbe keine andere weiter gefordert oder erhoben werden; auch übernehmen die paciszirenden Staaten die förmliche Verpflichtung, die festgesetzten Abgaben nicht anders als in gemeinschaftlicher Uebereinkunft zu erhöhen.

---

berge getroffenen Bestimmungen, mit Ausnahme jedoch der in § 27 unter lit. b. enthaltenen, entsprechende Anwendung finden.

Zu den §§ 32 u. 39.

C. Zu Folge der nach § 32 ihm zugesicherten Zahlung verzichtet Anhalt-Dessau-Köthen vom 1. Juli 1863 an auf den Fortbezug derjenigen Zehntausend Thaler, welche ihm bisher vertragsmäßig von Preußen für gewisse Erlasse am Elbzolle gezahlt sind.

Wenn durch Kündigung diese Uebereinkunft wieder aufgelöst wird, so werden von Preußen die vorerwähnten 10,000 Thaler jährlich an Anhalt-Dessau-Köthen noch für die Dauer von drei Jahren gezahlt, wogegen diejenigen Zollerlasse welche Preußen und beide Anhalt durch den Vertrag vom 20. December 1853 sich gegenseitig zugesichert haben, für die gleiche Zeit fortbestehen. Nach Ablauf dieser 3 Jahre hören die Zollerlasse sowie die Zahlung jener 10,000 Thaler auf, insofern nicht vorher durch Vertrag zwischen Preußen und beiden Anhalt andere Verabredungen desbalb getroffen worden sind.

Zu § 39.

D. Während der Dauer dieser Uebereinkunft werden die zwischen Preußen und Sachsen wegen gegenseitiger Erleichterungen im Elbzoll bestehenden besonderen Verträge und Verabredungen, namentlich der Art. 15 des Zollvereinigungs-Vertrages vom 30. März 1833 und die im Korrespondenzwege getroffenen Verabredungen wegen der mit dem Jahre 1846 eingetretenen Erleichterungen des Elbschiffahrts-Verkehrs außer Wirksamkeit gesetzt.

Sollte dagegen die Uebereinkunft durch Kündigung wieder aufgelöst werden, so treten diese früheren Verträge und Verabredungen wieder in Kraft, dergestalt, daß dieselben noch drei Jahre in Gültigkeit zu bleiben haben, und nach Ablauf dieser Frist außer Kraft treten, insofern nicht vorher unter den vorgenannten beiden Staaten anderweite Vereinbarung darüber getroffen worden ist.

E. Ebenso soll für den Fall einer durch Kündigung erfolgenden Wiederauflösung dieser Uebereinkunft die im § 3 des Schluß-Protokolls der dritten Elbschiffahrts-Revisionskommission vom 8. Februar 1854 in Betreff der Dauer gewisser Elbzoll-Ermäßigungen und Elbzoll-Befreiungen festgesetzte Frist von drei Jahren von dem Tage an zu laufen anfangen, mit welchem die gegenwärtige Uebereinkunft außer Wirksamkeit tritt.

§ 42.

Unter den Abgaben, wovon die §§ 24—41 handeln, sind nicht begriffen: E.-A. Art. 11.

a) Die Mauthen (Land- oder Stadtzölle), Eingangs- und Verbrauchssteuern, mit welchen einem jeden Staate das Recht verbleibt, die in sein eigenes Landesgebiet einzuführenden Waaren, sobald selbige den Fluß verlassen haben, nach seiner Handelspolitik zu belegen. *)

b) Die Krahnen-, Waage- und Niederlagegebühren in den Handelsplätzen, wovon jedoch der Ausländer nicht mehr als der Inländer bezahlen soll.

c) Die Brückenaufzug- und Schleusengelder; doch dürfen die bestehenden nicht ohne gemeinsame Uebereinkunft erhöhet, und wenn die Anlegung neuer Brücken geschieht, für das Durchgehen unter denselben nichts erhoben werden.

Auch sollen die Zahlungssätze der Gebühren unter b. und c. festbestimmt, zur Kenntniß des Publikums gebracht, und nur von denjenigen gefordert werden, welche sich der vorhandenen Anstalten bedienen oder Brücken und Schleusen passiren. Für den Dienst der Lootsen und Steuerleute hat es bei den, in jedem Staate gegebenen oder zu gebenden Bestimmungen, und für die Gebühren, welche sie zu fordern berechtigt sind, bei der gegebenen oder zu gebenden Taxordnung mit der Maßgabe sein Bewenden, daß dem fremden Schiffer keine andere Verpflichtung, als dem einheimischen, auferlegt werde.

§ 43.

In Betreff des Brunshauser Zolles wird auf den am 22. Juni 1861 zu S. Schl. Pr. § 8. Hannover abgeschlossenen Vertrag, betreffend die Ablösung des Stader oder Brunshauser Zolles, und das sich diesem Vertrage anschließende Protokoll von demselben Tage Bezug genommen.

§ 44.

Kein Schiffer oder Flösser darf vom Ladungsplatze abfahren, bevor er mit den Rhd.-A. § 31. Frachtbriefen über die geladenen Waaren und mit einem vorschriftsmäßigen Manifeste (vergleiche § 45) versehen ist.

Die Frachtbriefe müssen von den Absendern ausgestellt sein und die Gattung und Menge, so wie den Bestimmungsort und Empfänger der Waaren benennen.

Das Manifest ist von dem Schiffsführer oder für denselben von einem Dritten, welcher jedoch kein Elbzoll- oder Hafenbeamter sein darf, anzufertigen.

Jede unterwegs eintretende Bei- oder Ausladung muß sofort in dem Manifeste bemerkt und von dem Elbzollamte des Bei- oder Ausladungsortes, oder wenn sich ein solches dort nicht befindet, von dem auf der ferneren Fahrt zunächst berührten Elbzollamte beglaubigt werden.

---

*) Separat-Artikel vom 13. April 1844: Der Königl. Hannoverschen Regierung bleibt das Recht vorbehalten, die Süderelbe unterhalb Stade, welche das Hannoversche Festland von den gleichfalls Hannoverschen Elbinseln Asselerland und Krautsand trennt und den zwischen diesen beiden Inseln fließenden Rutestrom in die, für die Erhebung und Controle der Landeseingangs-, Durchgangs- und Ausgangsabgaben bestehende, Grenzlinie zu ziehen und dem gemäß in steuerlicher Beziehung zu behandeln.

Da jedoch diese Vereinbarung auf dem Umstande beruht, daß die vorstehend genannten Stromtheile, wegen ihrer Versandung für die Schifffahrt, so weit diese nicht den Uferbezirk selbst betrifft, unbrauchbar sind, so wird die Wiederaufhebung derselben für den Fall vorbehalten, daß jener Umstand aufhören würde.

Auch wird die Königl. Hannoversche Regierung den Schiffen aller Elbuferstaaten in Nothfällen und bei stürmischem Wetter das Einlaufen aus der großen Elbe in die Ausmündung der Süderelbe bis in die Gegend von Wischhafen ohne steuerliche Belästigung gestatten.

S. Schl. Pr. §9. No. 1.

Während der Dauer der Uebereinkunft vom 4. April 1863, eine neue Regulirung der Elbzölle betreffend, wird die Bestimmung im § 31 der Additionalakte, nach welcher kein Schiffer oder Flößer vom Ladungsplatz abfahren darf, bevor er mit einem vorschriftsmäßigen Manifeste versehen ist, rücksichtlich derjenigen Schiffe und Flöße suspendirt, welche auf ihrer Fahrt weder den Zollgeleitsbezirk von Wittenberge, noch die unterhalb desselben belegene Stromstrecke berühren; rücksichtlich der übrigen Schiffe und Flöße bleiben sie unverändert in Kraft.

§ 45.

Rev.-A. § 32.

Die Schiffsmanifeste sind nach dem unter C. beigefügten Muster anzufertigen und müssen enthalten:

1) Die Nummer und sonstige Bezeichnung des Schiffes und die Orte, an welchen dessen dermalige Fahrt angefangen hat und endigen soll;
2) Namen und Wohnort des Schiffseigenthümers;
3) Namen und Wohnort des Schiffsführers;
4) die Angabe der Zahl der Bemannung;
5) Aufzählung, Benennung und Gewicht der geladenen Waaren nach der Nummer und Reihefolge der Frachtbriefe, in der Art, daß jedes Kollo aufzuzählen und bei demselben:
   a) dessen Bezeichnung und Bruttogewicht,
   b) dessen Einladungs- und Bestimmungsort nebst den Namen des Versenders und Empfängers und
   c) die Benennung der in demselben enthaltenen Waaren anzugeben ist;
6) Die Versicherung der Richtigkeit des Inhalts unter öffentlich beglaubigter Unterschrift des Schiffsführers. Dieser ist für den Inhalt des Manifestes auch dann verantwortlich, wenn er dasselbe durch Dritte hat anfertigen lassen.

§ 46.

Rev.-A. § 33.

Die Vorschriften über Anlegen und Meldung bei den Elbzollämtern gelten auch für leere Fahrzeuge.

§ 47.

G.-A. Art. 18.

Der Führer eines Floßes soll ein vollständiges Verzeichniß aller Stämme des Floßes, mit Bemerkung der Holzart und Dimension eines jeden einzelnen Stammes, bei sich führen.

Derselbe ist überdies gehalten, ein Manifest vorzulegen, worin die Totalsumme der Stämme und übrigen Holzsorten, sowie deren kubischer Inhalt im Ganzen angezeigt wird, und die etwaigen Beiladungen bemerkt sind.

Die Elbzollbeamten kontroliren ihre Angaben durch Vermessung des Floßes und des Losholzes.

§ 48.

S. Schl. Pr. §9. No. 2.

G.-A. Art. 19.

Während der Dauer der Uebereinkunft vom 4. April 1863, eine neue Regulirung der Elbzölle betreffend, haben diejenigen Schiffer und Flößer, welche auf ihrer Fahrt den Zollgeleitsbezirk von Wittenberge berühren, zum Zweck der Revision daselbst anlegen und jeder der dort befindlichen beiden Elbzollstellen eine richtige Abschrift des vorzuzeigenden Originalmanifestes zu behändigen.

§ 49.

G.-A. Art. 20.

Auf den Grund der Manifeste und der Beilagen und nach dem Befunde der allgemeinen Revision oder der speziellen, wo diese stattfindet, berechnen die Zollbeamten die zu erlegenden Gefälle. Den erhobenen Betrag verzeichnen sie gehörigen Orts auf dem Manifeste, beglaubigen solches durch die amtliche Unterschrift, und geben dem Schiffer hierüber eine besondere gedruckte Quittung nach dem der Elbschiffahrtsakte unter Nr. 5 beigefügten Formular.

§ 50.

Da die Manifeste für den Fiskus, wie für den Kaufmann und den Schiffer gleich wichtige Documente sind, so sollen sie das Fahrzeug vom Einladungs- bis zum Ausladungsorte begleiten, und an letzterem bei der hierzu bestimmten Behörde zur Aufbewahrung und zur Benutzung in geeigneten Fällen abgegeben werden. G.-A. Art. 21.

Während der Dauer der Uebereinkunft vom 4. April 1863, die neue Regulirung der Elbzölle betreffend, wird die Vorschrift in Artikel XXI der Elbschiffahrtsakte, nach welcher die Manifeste das Fahrzeug vom Einladungs- bis zum Ausladungsort begleiten und an letzterem bei der hierzu bestimmten Behörde zur Aufbewahrung und Benutzung in geeigneten Fällen abgegeben werden sollen, rücksichtlich derjenigen Schiffe und Flöße suspendirt, welche auf ihrer Fahrt weder den Zollgefällsbezirk von Wittenberge, noch die unterhalb desselben belegene Stromstrecke berühren; rücksichtlich der übrigen Schiffe und Flöße bleiben sie unverändert in Kraft. H. Schl. Pr. §9

§ 51.

Zum Zwecke der Erhebung des Elbzolles, welche künftig in Wittenberge stattfinden soll, werden sämmtliche Schiffe und Flöße, welche Wittenberge passiren, dort einer speziellen Revision, soweit dieselbe zur Sicherung des Elbzolles erforderlich ist, unterworfen werden. Die Revision geschieht gemeinschaftlich von den Beamten, welche für Oesterreich, Preußen, Sachsen, Anhalt-Dessau-Köthen, Anhalt-Bernburg und Hamburg von dem Königl. Preußischen Hauptzollamte („Vereinigten Elbzollamte") zu Wittenberge und für Hannover, Dänemark und Mecklenburg von ihrem gemeinschaftlichen Elbzollamte daselbst, hierzu bestimmt werden. G. z. u. B. § 1.

Insofern ein von letzterem bestimmter Beamter an der Revisionsstelle sich nicht einfindet, geschieht die Revision ohne dessen Theilnahme und soll auch in einem solchen Falle der Revisionsbefund in das für das gemeinschaftliche Elbzollamt bestimmte Manifest eingetragen werden.

§ 52.

Die vorgedachte (§ 51) spezielle Revision soll nur unterbleiben G. z. u. B. § 2

a) wenn eine solche schon früher bei einer dazu befugten zollvereinsländischen Zoll- oder Steuerstelle erwiesenermaßen stattgefunden hat;
b) wenn die Ladung auf ein zollvereinsländisches Zoll- oder Steueramt zur Abfertigung abgelassen wird,

und in beiden Fällen zugleich jeder Veränderung hinsichtlich der Identität und Quantität der Ladung durch Anlegung des Verschlusses oder in sonst geeigneter Weise vorgebeugt ist.

§ 53.

Die betheiligten Regierungen werden ihre Zoll und Steuerbeamten besonders verpflichten, in allen Fällen, wo nach den Bestimmungen des § 52 die Revision in Wittenberge nicht erfolgt, diese Revision bei denjenigen ihrer Zoll- und Steuerämter, bei welchen die Erledigung der Begleitscheine oder die weitere Abfertigung auf Begleitschein geschieht, sorgfältigst vorzunehmen, und die Anordnung treffen, daß das Ergebniß der bei ihren Zoll- oder Steuerämtern, unter Berücksichtigung des Elbzolltarifs, bewirkten speziellen Revision in die Begleitscheine, beziehungsweise in die Manifeste vollständig und genau eingetragen werde. Diese Bestimmung bezieht sich insbesondere auch auf die unter Begleitschein-Kontrole zum Transit durch den Zollverein von und nach Oesterreich abgefertigten Güter, so daß entweder bei der Ausstellung oder der Erledigung der Begleitscheine zum Behuf der Elbzollerhebung eine spezielle Revision eintreten muß, selbst wenn sie zur Erhebung oder Sicherung der zollvereinsländischen Zollabgaben nicht erforderlich wäre. G. z. u. B. § 3.

§ 54.

Die Elbzollämter sind verpflichtet, mit Anwendung aller ihnen zu Gebote stehenden Mittel und mit bester Benutzung der Oertlichkeit, die Revision möglichst zu beschleunigen und die Schiffer nicht länger als nöthig ist, aufzuhalten. G.-A. Art. 21

Ord.-A. § 36. In der Regel findet bei Abfertigung der Schiffer ohne Unterſchied eine ſtrenge Reihenfolge ſtatt, ſo daß derjenige, welcher nach ſeiner Ankunft ſeine vorſchriftsmäßigen Ladungspapiere dem Zollamte zuerſt übergeben hat, auch zuerſt abgefertigt werden muß, ausgenommen, wenn Schiffe durch eine allgemeine Reviſion ſchneller abgefertigt werden können, in welchen Fällen dieſe den zur ſpeziellen Reviſion kommenden vorgehen.

H. Sch. Pr. § 10. Schiffe, welche mit Gegenſtänden, die dem ſchnellen Verderben unterliegen, wie namentlich mit friſchem Obſte u. dgl., beladen ſind, ſollen innerhalb der Geſchäftsſtunden ohne Verzug abgefertigt und auch bei den Schleuſen thunlichſt vor anderen Schiffen durchgeſchleuſet werden.

G.-A. Art. 24. Eine angefangene Reviſion darf jedoch nicht durch die eines anderen Schiffes oder Floßes unterbrochen werden.

Die Zollämter haben eine ſtrenge Unparteilichkeit und ernſte Befliſſenheit zu beobachten, die Schiffahrt möglichſt zu fördern und zu erleichtern, alle Ungebührlichkeiten aber gewiſſenhaft zu vermeiden.

Die nähere Anweiſung für ihre Geſchäftsführung bleibt dem Staate, von welchem ſie beſtellt ſind, überlaſſen; man wird dabei die Begünſtigung der Schiffahrt und Belebung des Handels ſtets im Auge behalten.

Diejenigen Beamten, welche ſich irgend eine, der gegenwärtigen Beſtimmung zuwiderlaufende Erhebung erlauben, ſollen nachdrücklich beſtraft werden.

§ 55.

Ord.-A. § 37. Sämmtliche Elbzollämter haben folgende Abfertigungsſtunden einzuhalten:

Im Monat	Morgens		Nachmittags	
März	von 7	bis 12 Uhr	von 1 Uhr bis 6 Uhr	
April	„ 6			7 „
Mai bis Auguſt	„ 6			8 „
September bis November	„ 7			6 „
Dezember, Januar, Februar	von Sonnenaufgang			Sonnenuntergang

die Zeit des Gottesdienſtes an Sonn und Feſttagen ausgenommen.

§ 56.

Ord.-A. § 39. Als Elbzollbetrug wird jede Handlung oder Unterlaſſung eines Schiffs- oder Floßführers betrachtet, vermöge welcher einem Elbuferſtaate der gebührende Zoll ganz oder theilweiſe entzogen worden iſt, oder im Falle der Nichtentdeckung entzogen ſein würde.

Dieſelbe wird namentlich dadurch begangen, daß elbzollpflichtige Güter entweder gar nicht oder dergeſtalt, daß dadurch eine geringere als die gebührende Verzollung bewirkt worden iſt, oder im Falle der Nichtentdeckung bewirkt worden ſein würde, im Manifeſte aufgeführt oder bei deſſen Vorzeigung angemeldet werden.

§ 57.

Ord.-A. § 40. Die Strafe der Defraude beſteht für den erſten Straffall in einer Geldbuße zum zehnfachen Betrage des Zolles, welcher durch das Vergehen entzogen war, oder bei deſſen unentdecktem Gelingen entzogen worden ſein würde.

Die Strafe iſt um die Hälfte zu ſchärfen,

1) wenn nicht angemeldete zollpflichtige Güter in einem verborgenen Raume oder Behältniſſe des Fahrzeuges vorgefunden werden;
2) wenn erhaltene Zollbegünſtigungen zu betrüglichen Zollverkürzungen gemißbraucht werden. In dieſem Falle verliert der Verurtheilte zugleich die mißbrauchte Zollvergünſtigung;
3) wenn zur Erlangung von Zollbefreiungen oder Ermäßigungen unrichtige

Angaben über den Einladungs- oder Beſtimmungsort geladener Güter gemacht werden.

§ 58.

Als bloße Ordnungswidrigkeit iſt jede Uebertretung der in den §§ 44 bis 48 und 50 enthaltenen Vorſchriften zu beſtrafen, inſofern aus den vom Uebertreter gegebenen Nachweiſungen oder aus unzweifelhaften ſonſtigen Umſtänden erhellt, daß eine Entziehung oder Verkürzung des gebührenden Zolls durch die Uebertretung nicht ſtattfinden konnte oder wenigſtens nicht beabſichtigt wurde. Add.-A. § 41

Bloße Ordnungswidrigkeiten werden mit Geldbußen von 1 bis 10 Thaler, welche vorzüglich nach der Erheblichkeit, Gefährlichkeit und Abſichtlichkeit der Uebertretung abzumeſſen ſind, beſtraft.

Für diejenigen Handlungen oder Unterlaſſungen, für welche eine Defraudeſtrafe oder eine andere landesgeſetzliche Strafe verhängt wird, tritt neben dieſer eine beſondere Ordnungsſtrafe nicht ein.

Uebertretungen, welche erweislich ohne Verſchulden durch unabwendbare Ereigniſſe herbeigeführt ſind, bleiben ſtraflos.

§ 59.

Wenn ein Schiffsführer ſich, nach erfolgter Beſtrafung einer Elbzolldefraude oder einer und derſelben Ordnungswidrigkeit wiederholt ſchuldig macht, ſo ſoll die nach den §§ 57 und 58 aufzulegende Geldbuße im erſten Wiederholungsfalle auf das Anderthalbfache, im zweiten und jedem ferneren Wiederholungsfalle aber auf das Doppelte des einfachen Strafſatzes erhöht werden. Add.-A. § 42.

Wenn ein Schiffsführer durch den Inhalt der, von den Befrachtern mitgegebenen Frachtbriefe oder ſonſtigen Papiere zu unrichtigen Angaben veranlaßt wurde, ſo ſoll weder für dasmal die Strafe des Rückfalls eintreten, noch die für dieſen Fall zu verhängende einfache Defraudeſtrafe — wegen welcher dem Schiffer der Regreß wider den Befrachter zuſteht — bei etwaigen künftigen Rückfällen behufs der Straferhöhung mitgezählt werden.

§ 60.

Abweichungen des Manifeſtes oder der Anmeldung vom Reviſionsbefunde, welche nicht mehr, als den zwanzigſten Theil des angemeldeten Bruttogewichts für einen einzelnen Ladungsgegenſtand ausmachen, haben nur die Nachzahlung des Zolls für das Mehrgewicht, aber keine Strafe zur Folge. Add.-A. § 43.

Die Verletzung eines zollamtlich angelegten Waarenverſchluſſes bleibt nur dann ſtraflos, wenn der Schiffsführer nachweiſt, daß dieſelbe ohne ſein und ſeiner Dienſtleute und Paſſagiere Verſchulden eingetreten iſt.

§ 61.

Ergiebt ſich bei der Reviſion ſolcher Ladungen, welche, ohne daß zu Wittenberge eine Reviſion ſtattgefunden hat, auf andere Zoll- oder Steuerämter abgelaſſen worden ſind, eine unrichtige Manifeſtation dahin, daß zu den Ladungen gehörige Gegenſtände gar nicht, oder in zu geringer Menge, oder in einer Gattung, welche die Zollfreiheit oder die Anwendung eines geringeren Zollſatzes zur Folge gehabt haben würde, deklarirt ſind, ſo wird rückſichtlich ſolcher Güter der zu wenig angebotene oder erhobene Zoll als defraudirt angenommen, und der Schiffer wird nicht abgefertigt, bevor er nicht die verkürzten Zollgefälle nachgezahlt und zugleich Strafe und Koſten erlegt oder dieſerhalb Sicherheit beſtellt hat. G. z. u. B. § 1.

Die ſo erhobenen Zollgefälle ſowohl, als die erlegten Strafen werden zur einen Hälfte an das vereinigte Elbzollamt zu Wittenberge, zur anderen Hälfte aber an das daſelbſt zu errichtende gemeinſchaftliche Elbzollamt abgeführt.

§ 62.

Neben den Elbzollſtrafen ſind jederzeit die defraudirten Zollbeträge einzuzahlen. Add.-A. § 44.

Durch die Elbzollſtrafe wird die geſetzmäßige Beſtrafung der mit Elbzollvergehen etwa konkurrirenden, polizeilichen oder kriminellen Vergehungen eben ſo wenig

ausgeschlossen, als diejenige einer etwa zugleich geschehenen oder versuchten Verkürzung von Landesabgaben.

Erkannte Zollstrafen sind im Unvermögensfalle nach den am Orte der Verurtheilung geltenden Gesetzen durch Haft oder Strafarbeit abzubüßen.

§ 63.

Akt.-A. § 45. Rücksichtlich der Zollstrafen, der defraudirten Zollbeträge und der etwaigen Prozeßkosten haften solidarisch:

1) der Schiffs- oder Floßführer für alle Handlungen und Unterlassungen Dritter, deren er sich zur Erfüllung oder Verletzung seiner Zollpflichten etwa bedient hat;
2) die Waaren, in Beziehung auf welche das Zollvergehen begangen ist, so lange dieselben sich noch im Bereiche des Zollamts befinden;
3) das Fahrzeug, welches jene Waaren führte oder mittelst dessen, oder in Beziehung auf welches das Zollvergehen begangen wurde.

§ 64.

G.-A. Art. 25. Wird bei den Zollstellen an der Grenze eines Gebietes, wo das Schiff die Landesgrenze ein- oder ausgehend durchschneidet, befunden, daß dessen Ladung von dem Manifeste dergestalt abweicht, daß eine beabsichtigte oder erfolgte Bevortheilung der Landesabgaben daraus zu entnehmen, so kann der Schiffer auch hierfür nach den Bestimmungen der Abgabengesetze des Landes in Anspruch genommen werden.

§ 65.

G.-A. Art. 26. Behufs gerichtlicher Verhandlung über folgende Gegenstände, als:

a) über alle Zollkontraventionen und die hierdurch verwirkte Strafe, insofern der Schiffer sich derselben nicht freiwillig unterwirft;
b) über Streitigkeiten wegen Zahlung der Zoll-, Krahnen-, Waage-, Hafen-, Werft-, Schleusengebühren und wegen ihres Betrages;
c) über die von Privatpersonen unternommene Hemmung des Leinpfades;
d) über die beim Schiffziehen veranlaßten Beschädigungen an Wiesen und Feldern, so wie überhaupt über jeden Schaden, den Flößer oder Schiffer während der Fahrt oder beim Anlanden durch ihre Fahrlässigkeit Andern verursacht haben sollten;
e) über den Betrag der Bergelöhne und anderer Hülfs-Vergütungen in Unglücksfällen, insofern die Interessenten darüber nicht einig sind, ingleichen

Akt.-A. § 40. f) über die im § 66 bezeichneten Angelegenheiten, soweit dieselben sich auf die Stromschifffahrt zwischen Melnik und Hamburg oder Harburg beziehen, sollen in sämmtlichen Uferstaaten Elbzollgerichte bestehen und von zum Richteramte befähigten Personen verwaltet werden.

G.-A. Art. 26. Name und Wohnort des Zollrichters sollen in der Zollgerichtsstelle angeschlagen werden.

Akt.-A. § 40. Die Uferstaaten werden sich allseitig von den, in ihren Gebieten bestehenden Elbzollgerichten und den neben oder statt derselben zur Untersuchung und Bestrafung strom- und schifffahrtspolizeilicher Vergehungen bestellten Behörden (vergl. § 67.), so wie von den Veränderungen in Kenntniß setzen, welche rücksichtlich der Zahl oder des Ortes jener Gerichte oder Behörden eintreten.

§ 66.

Akt.-A. § 47. Außer den in § 65 erwähnten, werden den Elbzollgerichten noch folgende Gegenstände überwiesen:

1) die Untersuchung und Bestrafung
   a) von Uebertretungen schifffahrts- und strompolizeilicher Vorschriften durch Schiffs- oder Flußführer, deren Dienstleute, Bemannung, Passagiere oder Schiffszieher;

b) von Exceſſen, welche die zur Bemannung der Stromfahrzeuge oder zum Schiffszuge gehörenden Perſonen gegen einander oder gegen die in Ausübung ihres Amtes begriffenen Elbzoll- oder Elbſchiffahrts-Polizeibeamten begehen, und nicht etwa einen kriminellen Karakter an ſich tragen, nebſt der Entſcheidung über die in allen dieſen Fällen etwa zu leiſtende Entſchädigung;

2) die Unterſuchung und Entſcheidung von Streitigkeiten
   a) über Betrag und Zahlung der Lootſengebühren,
   b) zwiſchen Schiffsführern und Paſſagieren über Preis und ſonſtige Bedingungen und Verhältniſſe des Transports,
   c) zwiſchen den Eignern und Führern, den Dienſtleuten und Zugknechten der Stromfahrzeuge über ihre Dienſt- und Lohnverhältniſſe.

Außer den in § 65 unter a erwähnten Fällen der freiwilligen Unterwerfung, ſoll das elbzollrichterliche Verfahren auch dann nicht eintreten, wenn der Angeſchuldigte nach der beſonderen Geſetzgebung des betreffenden Staates durch Anrufung der höheren Verwaltungsbehörde auf den gerichtlichen Weg verzichtet hat.

§ 67.

Jedes Elbzollgericht iſt berechtigt und verpflichtet, die ihm zugewieſenen Gegenſtände ohne Unterſchied des Wohnorts der Betheiligten und des Landes oder Orts, wo die Vergehen begangen oder die Streitigkeiten entſtanden ſind, und ohne Rückſicht auf etwaige privilegirte Gerichtsſtände, zur Unterſuchung zu ziehen und zu entſcheiden, inſofern Rhd.-A. § 48.

1) was die Zollvergehen betrifft, dieſe in ſeinem Gerichtsbezirke entdeckt oder die Gegenſtände derſelben bei Fortſetzung der Fahrt, während welcher das Vergehen begangen iſt, in ſeinem Gerichtsbezirke bei Anbringung der Denunziation betroffen werden;
2) die elbſchiffahrts- und ſtrompolizeilichen Vergehen während der Anweſenheit der Thäter in ſeinem Gerichtsbezirke entdeckt oder ſolche gegen Führer, Mannſchaft oder Paſſagiere eines innerhalb ſeines Gerichtsbezirks auf der Fahrt begriffenen Elbſchiffs bei ihm zuerſt zur Anzeige gebracht werden, und
3) was die im § 65 unter d und e und im § 66 unter 2 bezeichneten Streitigkeiten betrifft, die ſtreitenden Parteien in ſeinem Gerichtsbezirke anweſend ſind und wenigſtens Eine derſelben ſeine Amtsthätigkeit wegen eines derartigen Anſpruchs anruft.

Uebrigens kann jeder Uferſtaat zur Unterſuchung der ſtrom- und ſchiffahrtspolizeilichen Vergehungen neben den Elbzollgerichten oder ſtatt derſelben auch andere Behörden beſtellen.

§ 68.

Das Verfahren bei den Elbzollgerichten ſoll möglichſt kurz und ſummariſch ſein. Rhd.-A. § 49.

Bei Unterſuchung der elbſchiffahrts- und ſtrompolizeilichen und Zollvergehen findet in der Regel perſönliches mündliches Verhör der Angeſchuldigten ſtatt. Das Elbzollgericht ſoll jedoch, falls nicht etwa die Anhaltung von Schiffen und Ladungsgegenſtänden zur Konſtatirung des Vergehens erforderlich iſt, den Angeſchuldigten gegen vollſtändige Sicherheitsleiſtung für Zoll, Strafen, etwaige Schäden und Koſten die Fortſetzung der Elbfahrt geſtatten. Der Angeſchuldigte hat indeſſen vorher, behufs der weiteren Verhandlungen, einen Bevollmächtigten zu beſtellen, widrigenfalls für ihn auf ſeine Gefahr und Koſten ein Vertreter ernannt oder wider ihn das Verfahren, welches nach den Landesgeſetzen gegen abweſende Uebertreter zuläſſig iſt, eingeleitet werden ſoll.

Vorſtehende Beſtimmungen finden auch da Anwendung, wo an die Stelle der Elbzollgerichte andere Behörden (vergl. § 67) eintreten.

§ 69.

Akt.-A. § 50. Die Entscheidungen der Elbzollgerichte sind den Betheiligten schriftlich zuzustellen.

Die Rekursnahme gegen dieselben bestimmt sich, nebst den dabei eintretenden Fristen, nach den Landesgesetzen.

Bedarf es zur Vollstreckung einer elbzollgerichtlichen Entscheidung der Requisition einer anderen Gerichts-, Zoll- oder Polizeibehörde, so ist derselben in allen Elbuferstaaten unweigerlich, jedoch nach den für die requirirte Behörde der inneren Landesgesetzgebung gemäß bestehenden Formen, zu genügen.

Von jeder wegen Uebertretung strom- und schiffahrtspolizeilicher Bestimmungen oder wegen Zollvergehen erkannten Strafe hat die erkennende Behörde sofort nach Rechtskraft der Entscheidung alle übrigen an der Elbe für diese Gegenstände bestehenden Behörden in Kenntniß zu setzen.

§ 70.

Akt.-A. § 51. Die defraudirten Zollgefälle und erkannten Zollstrafen gebühren dem Staate, dessen Zollgerechtsame durch das Vergehen verletzt sind.

Polizeistrafgelder fallen demjenigen Staate zu, in welchem das polizeiliche Straferkenntniß abgegeben worden ist.

Das Begnadigungs- und Strafverwandlungsrecht steht in Rücksicht auf Zollstrafen dem Staate zu, auf dessen Zollgerechtsame das bestrafte Vergehen sich bezieht, in Rücksicht polizeilicher Bestrafungen aber dem Staate, in welchem das Straferkenntniß abgegeben worden ist.

§ 71.

E. Z. u. Anl B § 5. Die strafrechtliche Verfolgung etwaiger Elbzoll-Defraudationen und Ordnungswidrigkeiten (§ 38—45 der Additionalakte), der Bezug der defraudirten Zollgefälle und der Geldstrafen, sowie das Recht, die Letzteren im Wege der Gnade ganz oder theilweise zu erlassen, steht denjenigen Staaten, denen die eine Hälfte des Elbzolles überwiesen ist, nur rücksichtlich *dieser*, den übrigen Staaten aber nur rücksichtlich der *anderen* Hälfte des Elbzolles zu.

Ueber die Ausübung dieser Rechte werden die jeder Gruppe angehörigen Staaten sich unter einander, so weit nöthig, verständigen.

Es sollen die etwa vorkommenden Elbzolldefraudationen und Ordnungswidrigkeiten möglichst ohne förmliches Prozeßverfahren im Wege der Submission unter die volle oder eine geringere Strafe auf Grund protokollarischer Vernehmungen der Betheiligten erledigt werden, welche Vernehmungen, so viel als thunlich, gemeinschaftlich durch Beamte der beiderseitigen Elbzollämter geschehen sollen.

Falls dies nicht geschehen kann, ist die Bestrafung für Oesterreich, Preußen, Sachsen, beide Anhalt und Hamburg von dem vereinigten Elbzollamte in Wittenberge, und für Hannover, Dänemark und Mecklenburg von ihrem gemeinschaftlichen Elbzollamte daselbst, im abgesonderten Verfahren unter der oberen Leitung ihrer vorgesetzten Behörden zu veranlassen, und zwar, in so weit nicht ein anderes competentes Gericht angegangen werden oder eine administrative Entscheidung zulässig sein sollte, vor dem Königl. Preußischen Elbzollgerichte zu Wittenberge, dessen Rechtszuständigkeiten und Verpflichtungen (Art. XXVI der Elbschiffahrtsakte und § 46 ff. der Additionalakte) durch die wegen einer neuen Regulirung der Elbzölle getroffene Uebereinkunft nicht geändert werden.

§ 72.

E.-A. Art. 27. Auch verbinden sich die kontrahirenden Staaten, den dazu angeordneten Zollbeamten und Zollrichtern die Weisung zu ertheilen, daß, wenn ein oder mehrere Zollbeamten eines der anderen Staaten bei ihnen darauf antragen sollten, die Schiffer anzuhalten und die Nachbezahlung der umgangenen Gebühren zu bewirken, welche, im Falle eines Widerspruchs von Seiten des Schiffers, immer nur auf den Grund einer Entscheidung des kompetenten Zollrichters erfolgen kann, diesem Ansuchen gewillfahrt

werden soll, sowie auch auf Verlangen die Resultate der vorgenommenen Revision längs der ganzen Elbe und jede andere gewünschte Auskunft einander bereitwilligst mitzutheilen.

§ 73.

Auch in Betreff der Einziehung und Beitreibung derjenigen Zollgefälle, welche nicht den Gegenstand eines Strafverfahrens bilden, werden die Königl. Preußischen Behörden den sie requirirenden Behörden der anderen Elbuferstaaten stets dieselbe Hülfe und denselben Beistand gewähren, als wenn es sich um die Beitreibung Königlich Preußischer Gefälle handelte. E. Z. u. Anl. B. § 6.*

§ 74.

Das Vereinigte Elbzollamt zu Wittenberge und das gemeinschaftliche Elbzollamt, welches Hannover, Dänemark und Mecklenburg daselbst zu errichten beabsichtigen, werden in allen Elbzollangelegenheiten stets ein gedeihliches Zusammenwirken eintreten lassen, und sich beiderseits zur Wahrnehmung der ihnen anvertrauten Interessen thunlichst behülflich sein. Zu diesem Behufe sollen E. Z. u. Anl. B. § 7.

a) den Vorständen der gedachten Aemter oder deren Vertretern die Zollregister über eingehende und ausgehende Güter und über die davon erhobenen zollvereinsländischen und Elbzollgefälle zu jeder Zeit auf Verlangen im Amtslokale und, insoweit sich keine Unzuträglichkeiten ergeben, auch außerhalb desselben zur Einsicht vorgelegt,

sowie

b) dem Vorstande des gemeinschaftlichen Elbzollamtes in jedem Falle des in Wittenberge eingetretenen Begleitschein-Verfahrens von dem Ausfalle der am Bestimmungsorte der Ladungen oder bei dem Wiederausgange aus dem Zollverein vorgenommenen speciellen Revision (§§ 53 und 61.) durch das Hauptzollamt zu Wittenberge vollständigste Mittheilungen gemacht werden, und soll ihm auch nicht minder gestattet sein, den elbzollrichterlichen Untersuchungen (§ 71.) persönlich beizuwohnen und die verhandelten Akten einzusehen und zu extrahiren.

§ 75.

Die statistischen Nachweise über den Elbverkehr sollen in der Form, welche für dieselben in Preußen bisher beobachtet ist, auch ferner alljährlich angefertigt werden, und ist verabredet, daß bis auf Weiteres diese Nachweise über den Güterverkehr zu Berg künftighin von dem Vereinigten Elbzollamte zu Wittenberge, diejenigen über den Güterverkehr zu Thal aber von dem gemeinschaftlichen Elbzollamte zu Wittenberge aufgestellt werden. E. Z. u. Anl. B. § 8.

§ 76.

Alle Staaten, welche eine Hoheit über das Strombett der Elbe ausüben, machen sich anheischig, eine besondere Sorgfalt darauf zu verwenden, daß auf ihrem Gebiete der Leinpfad überall in guten Stand gesetzt, darin erhalten und, so oft es nöthig sein wird, ohne einigen Aufschub auf Kosten desjenigen, den es angeht, wieder hergestellt werde, damit in dieser Beziehung der Schiffahrt nie irgend ein Hinderniß entgegen stehe. E.-A. Art. 28.

Sie verbinden sich ebenfalls, jeder in den Grenzen seines Gebiets, alle im Fahrwasser sich findende Hindernisse der Schiffahrt ohne allen Verzug auf ihre Kosten wegräumen und jedesmal, bis dieses geschehen, die im Fahrwasser oder dessen Nähe befindlichen, der Schiffahrt gefährlichen Steine, Bäume u. s. w. regelmäßig mit Warnungszeichen versehen zu lassen. Mod.-A. § 32.

Sie verbinden sich ferner, keine, die Sicherheit der Schiffahrt gefährdende Strom- oder Uferbauten zu gestatten. E.-A. Art. 28.

Für die Fälle, wo die gegenüber liegenden Ufer verschiedenen Landesherren gehören, sind die kontrahirenden Staaten übereingekommen, es bei der bisherigen

Observanz zu lassen, vorkommende Beschwerden aber bei der Revisionskommission zur Sprache zu bringen.

Acc.-A. § 52. Die unter einzelnen Uferstaaten hinsichtlich der Vertheilungen von Leistungen für die Elbschiffahrt bestehenden Verträge und Observanzen bleiben in Kraft.

§ 77.

Acc.-A. § 53. In Uebereinstimmung mit den von Wasserbauverständigen sämmtlicher Uferstaaten angestellten Untersuchungen des Elbstromes und ihrem darauf begründeten Gutachten vom 15. December 1842 werden die Uferstaaten, jeder für sein Gebiet, die geeigneten Maaßregeln treffen, um dem Fahrwasser der Elbe zwischen Hamburg und Tetschen eine Tiefe von wenigstens 3 Fuß Rheinländisch bei einem Wasserstande, welcher um 6 Zoll höher ist, als der im Jahre 1842 beobachtete niedrigste, zu verschaffen und zu erhalten.

Von den zur Erreichung dieses Zwecks in jenem Gutachten empfohlenen Mitteln, nämlich:

1) Befestigung der im Abbruche befindlichen und Erhaltung der noch nicht im Angriffe liegenden Ufer;
2) Einschränkung zu breiter Stromstrecken, und, erforderlichen Falls, unmittelbarer Aufräumung seichter Stellen;
3) Anschließung oder Wegschaffung von Inseln, so weit deren Beibehaltung der Herstellung und Erhaltung eines geregelten Fahrwassers hinderlich ist und nicht durch andere wichtige Rücksichten erfordert wird;
4) Anzucht und Erhaltung von Buschwerk auf denjenigen Sandfeldern und Anlandungen, welche ohne Nachtheil für das Fahrwasser bestehen können,

wird jeder Uferstaat, innerhalb seines Gebiets und in den Grenzen seiner Berechtigungen, diejenigen in Anwendung bringen, welche er den jedesmaligen örtlichen und sonstigen Verhältnissen entsprechend findet.

Die Ausführung dieser Maaßregeln soll ohne Aufschub begonnen und bis zur vollständigen Erreichung des vertragsmäßigen Zweckes kräftigst fortgesetzt werden.

Ueber dasjenige, was in dieser Beziehung in jedem Staate geschehen ist, wollen die Elbuferstaaten sich am Schlusse jedes Jahres allseitige Mittheilung machen.

§ 78.

Acc.-A. § 54. Jeder Uferstaat wird neben oder auf den in seinem Gebiete vorhandenen Brücken die geeignete Vorkehrung treffen lassen, um die Handhabung der Masten zu erleichtern und dahin kräftigst Sorge tragen, daß durch Mühlen- oder andere Trieb- und Räderwerke, durch Wehre oder sonstige Kunstanlagen irgend einer Art auf dem Strome durch Hinabrollen von Blöcken aus den Steinbrüchen und Lagerung des Abraums hart am Ufer, eine Hemmung oder Erschwerung der Schiffahrt nicht verursacht werde.

Der Leinpfad ist in Böhmen und Sachsen auch ferner in der bisherigen Art und Weise zu unterhalten. Auf der mittleren Stromstrecke, bis zum Anfange des Fluthgebiets, genügt es, so weit den örtlichen Verhältnissen nach thunlich, einen Weg von acht Fuß Breite in gleicher Höhe mit dem natürlichen Boden zu ebnen und von solchen Gegenständen, welche den Schiffszug durch Menschen hindern, frei zu erhalten. Innerhalb des Fluthgebietes bedarf es einer Vorkehrung für den Schiffszug nicht.

Die Anlegung von Ladeplätzen und schützenden Winterhäfen soll nach Bedürfniß befördert werden.

§ 79.

Acc.-A. § 55. Die Staaten, deren Elbuferstrecken an einander grenzen oder sich gegenüber liegen, wollen, behufs zweckmäßiger und gegenseitig unnachtheiliger Ausführung der Ufer- und Stromwerke, sich die Pläne solcher, von ihnen beabsichtigter Anlagen mittheilen und eine Verständigung über die bei deren Ausführung in Betracht kom-

menden Rechtsverhältniſſe, unter Zuziehung von Waſſerbauverſtändigen, jederzeit bereitwilligſt befördern.

In den Fällen, wenn bei Strom- und Uferbauten eine, wenn auch nur zeitweilige Einwirkung auf den ungeſtörten und ununterbrochenen Betrieb der Elbſchifffahrt hervortritt und den Umſtänden nach nicht zu vermeiden iſt, werden die betreffenden Regierungen dem Angriff und der Ausführung ſolcher Bauten vollſtändige, rechtzeitige und den Schiffahrttreibenden aller Uferſtaaten ausreichend zugängliche Bekanntmachungen vorausgehen laſſen. M. Schl. Pr. § 6.

§ 80.

Die Elbe ſoll von Zeit zu Zeit durch Sachverſtändige ſämmtlicher Uferſtaaten gemeinſchaftlich befahren werden, um die Beſchaffenheit des Stromes, die Wirkung der zu deſſen Verbeſſerung getroffenen Maaßregeln und die etwa eingetretenen neuen Hinderniſſe einer regelmäßigen Schiffahrt zu unterſuchen und feſtzuſtellen. Add.-A. § 56

§ 81.

Die jedesmalige Elbſchiffahrts-Reviſionskommiſſion (Art. XXX. der Elbſchiffahrts-Akte und § 56 der Additional-Akte) iſt verpflichtet, einen Beſchluß darüber zu vermitteln, ob und zu welcher Zeit bis zum Zuſammentritt der nächſten Reviſionskommiſſion eine gemeinſchaftliche Befahrung und Unterſuchung des Elbſtroms durch Hydrotechniker ſämmtlicher Uferſtaaten ſtattfinden ſoll. Zu der alſo beſchloſſenen Stromſchau ſoll ſodann auf die Aufforderung derjenigen Regierung geſchritten werden, welcher die Zuſammenberufung der Reviſionskommiſſion obliegt, und ſoll dieſelbe in der Regel dem Zuſammentritt der letzteren unmittelbar vorausgehen.. M. Schl. Pr. § 7.

Die nächſte Stromſchau ſoll im Spätſommer des Jahres 1869 nach Aufforderung der K. K. Oeſterreichiſchen Regierung ſtattfinden. H. Schl. Pr. § 12.

§ 82.

a) Nach jedesmal ſtattgehabter Stromſchau (§ 56 der Additionalakte) iſt von der dazu berufenen Kommiſſion ein nach den verſchiedenen Staatsgebieten geordnetes Verzeichniß der vorgefundenen Mängel des Strombettes und des Fahrwaſſers anzufertigen, in welchem diejenigen Stellen in fortlaufender Reihenfolge beſonders zu verzeichnen ſind, welche in einer oder der anderen Beziehung als der Schiffahrt vorzugsweiſe hinderlich und mithin als der Korrection am dringendſten bedürftig zu betrachten ſind. H. Schl. Pr. § 11.

Mit Bezug auf dieſes Verzeichniß iſt dann bis zur nächſtfolgenden Stromſchau gelegentlich der Mittheilungen, welche die Uferſtaaten zufolge § 53 der Additionalakte am Schluſſe eines jeden Jahres über den Fortgang der Korrections-Arbeiten zu machen haben, Auskunft darüber zu ertheilen, ob und wie den gerügten einzelnen Mängeln abgeholfen iſt.

b) Um den Stromſchau-Kommiſſionen die Ermittelung der Untiefen zu erleichtern, werden die Uferſtaaten, jeder in ſeinem Gebiete, die betreffenden Lokalbeamten anweiſen, bei ungewöhnlich niedrigem Waſſer periodiſch die ſeichteſten Stellen des Fahrwaſſers aufzuſuchen, ſowie die vorgefundenen Fahrtiefen, unter Angabe der Waſſerſtände an den nächſten Pegeln, aufzuzeichnen, und die hierüber aufzuſtellenden Verzeichniſſe jedesmal der nächſtfolgenden Stromſchau-Kommiſſion vorlegen.

c) Die Uferſtaaten werden auf eine gänzliche Beſeitigung der Schiffsmühlen in den Stromſtrecken, woſelbſt ſie der Schiffahrt irgendwie hinderlich werden können, thunlichſt Bedacht nehmen und daſelbſt in keinem Falle eine Vermehrung derſelben zulaſſen. Sie werden unausgeſetzt dafür Sorge tragen, daß die vorhandenen Schiffmühlen nicht willkürlich ihre Liegeplätze verändern und jederzeit nur eine ſolche Stellung einnehmen, daß ein hinreichend breites und ſicher zu paſſirendes Fahrwaſſer offen bleibt und durch ſie in keiner Weiſe beengt wird.

Die Schiffmühlen sind in den Staatsgebieten, wo dies bisher noch nicht geschehen ist, mit fortlaufenden Nummern zu versehen.

d) Nach erfolgter Beendigung des Nivellements der ganzen Elbe soll zur Feststellung der Höhen aller Pegel an der Elbe gegen den Nullpunkt des Hauptpegels zu Cuxhaven geschritten werden.

Die Ausführung dieser Feststellung in ihrer ganzen Ausdehnung wird von sämmtlichen Uferstaaten zwei geeigneten Technikern übertragen werden, von welchen der eine von der K. K. Oesterreichischen, der andere von der K. Preußischen Regierung in Vorschlag gebracht wird. — Denselben ist von Seiten der einzelnen Regierungen das erforderliche Material zugänglich zu machen, und auch sonst die etwa dabei erforderlich werdende Assistenz zu gewähren.

Die hierdurch entstehenden Kosten sind von allen Uferstaaten gemeinsam, und zwar von jedem derselben nach Verhältniß seiner Uferlängen zu tragen.

§ 83.

G.-A. Art. 29. Sollte ein Schiff oder dessen Mannschaft verunglücken, so sind die Ortsobrigkeiten verpflichtet, dafür sorgen zu lassen, daß die erforderlichen Rettungs- und Sicherheitsanstalten so schnell wie mögtich getroffen werden.

Zu diesem Ende machen sich die Uferstaaten anheischig, die Lokalbehörden mit den nöthigen allgemeinen Instructionen im Voraus zu versehen und die desbalb bestehenden besonderen Verordnungen zu erneuern.

Sollte früher ein Strandrecht irgendwo an der Elbe ausgeübt worden sein, so ist solches für immer aufgehoben.

§ 84.

G.-A. Art. 30. Es soll sich von Zeit zu Zeit eine Revisionskommission vereinigen, zu welcher von jedem Uferstaate ein Bevollmächtigter delegirt und deren Vorsitz durch Stimmenmehrheit bestimmt wird. Der Zweck und der Wirkungskreis dieser Revisionskommission sind, sich von der vollständigen Beobachtung der vertragsmäßigen Bestimmungen zu überzeugen, einen Vereinigungspunkt zwischen den Uferstaaten zu bilden, um Abstellung von Beschwerden zu veranlassen, auch Veranstaltungen und Maaßregeln, welche nach neuerer Erfahrung Handel und Schiffahrt ferner erleichtern könnten, zu berathen.*)

Diese wird jeder Bevollmächtigte bei seiner Regierung zur Bewirkung eines Beschlusses in Vorschlag bringen.

§ 85.

E.-Schl.-Pr. § 13a. Die Regierungen der Elbuferstaaten sagen sich in Beziehung auf die von ihnen bei einer Revisionskommission zur Verhandlung zu bringenden Anträge deren vorherige gegenseitige Mittheilung zu, und werden die letzteren in der Regel mindestens 6 Wochen vor dem Zusammentritt einer Revisionskommission ergehen lassen. Das Recht, auch solche Anträge, deren vorherige Anmeldung unterblieben ist, später und nach Beginn der Kommissionsverhandlungen einzubringen, wird hierdurch nicht geändert.

§ 86.

E.-Schl.-Pr. § 13b. Die sechste Revisionskommission wird im Laufe des Jahres 1870 in Prag auf die dazu von der K. K. Oesterreichischen Regierung zu erlassende Einladung zusammentreten, und hat dieselbe vor der Beendigung ihrer Berathungen Zeit und Ort der nächsten Zusammenkunft zu bestimmen.

---

*) Separat-Artikel vom 13. April 1844. Sämmtliche Elbuferstaaten gewähren sich gegenseitig die Postfreiheit für die amtlichen Korrespondenzen, welche die Elbzollämter und die Elbzollgerichte unter einander führen, sowie für die amtlichen Korrespondenzen der Elbschiffahrts-Revisions-Kommissarien, insofern die Briefe und Depeschen mit dem amtlichen Siegel, unter Bezeichnung als Elbzoll- oder Elbschiffahrts-Sache, versehen sind.

Sollten dringende Veranlaſſungen vorkommen, ſo werden die Uferſtaaten ſich auch vor Ablauf der oben verabredeten Friſt über den Zuſammentritt einer Reviſionskommiſſion verſtändigen.

§ 87.

Bei den durch die Elbſchiffahrtsverträge getroffenen Beſtimmungen hat es, ohne Rückſicht auf beſtehende Special-Verträge, Geſetze, Verordnungen, Privilegien und Gebräuche ſein alleiniges Bewenden. G.-A. Art. 31. Reb.-A. § 58

§ 88.

Die Anwendung und Ausdehnung der Beſtimmungen der Elbſchiffahrtsakte auf Nebenflüſſe, welche das Gebiet verſchiedener Staaten trennen oder durchſtrömen, ſo weit nicht beſondere Umſtände entgegen ſtehen, bleibt den betreffenden Staaten zum beſonderen Abkommen überlaſſen.*) G.-A. Art. 32

*) Separat-Artikel, vom 13. April 1844. Die freie und Hanſeſtadt Lübeck hat zu Gunſten der Schiffe ſämmtlicher Elbuferſtaaten auf das ausſchließliche Recht, Waaren auf der Delvenau und Stecknitz, ſowie auf der Trave, von der Einmündung der Stecknitz in dieſelbe bis zur Stadt Lübeck oder auf demſelben Wege von der Stadt Lübeck aus bis zur Elbe, zu verſchiffen, freiwillig verzichtet.

Anlage A.

Muſter eines Schiffs-Patentes.

Schiffs-Patent. Reb.-A. Anl. A.

Das dem N. N. zu N. zugehörige { *Segelschiff* / *Dampfschiff* } { *ohne besonderen Namen* / *N N.* } mit der Nummer ... verſehen und unter ſolcher im hieſigen Schiffsverzeichniß eingetragen, von ..... Tragfähigkeit und im Jahre ... neu gebaut, iſt von dazu beſtellten und verpflichteten Sachverſtändigen in allen ſeinen Theilen und Zubehörungen ſorgfältig geprüft und zur Schiffahrt auf der Elbe vollkommen gut und tüchtig befunden worden.

Auf Grund dieſes techniſchen Zeugniſſes iſt daher dem Eigenthümer gedachten Fahrzeuges geſtattet worden, das letztere zum Elbſchiffahrtsbetriebe ſo lange benutzen zu dürfen, als es ſich im erwähnten, guten Zuſtande befindet und darin erhalten wird.

Urkundlich iſt hierüber gegenwärtiges Schiffs-Patent unter amtlicher Vollziehung und Beſiegelung ausgefertigt worden.

. . . . . *den* . . . . .

(Name der Behörde.)

(LS) *(Unterschrift.)*

Der Schiffsführer iſt bei Strafe bis zu 10 Thalern verpflichtet, für den Fall eintretender Ungültigkeit des Patents, daſſelbe binnen vier Wochen, vom Eintritt der Ungültigkeit an gerechnet, an die Anſtellungsbehörde zurückzugeben. M. Schl.-P. § 1.

Anlage B.

Abd.-A. Anl. B. Muſter eines Schiffer-Patentes zur Führung von Schiffen.

Schiffer-Patent.

Vorzeiger dieſes

N. N.... .....

aus..... in.....

hat ſich über ſeine Kenntniſſe und Fähigkeiten im Betriebe der Elbſchiffahrt mit { *Segelſchiffen* / *Dampfſchiffen* } dergeſtalt vollkommen ausgewieſen, daß ihm die Erlaubniß zur Führung jedes auf der Elbe fahrenden { *Segel-* / *Dampf-* *Schiffes* } unter heutigem Tage unbedenklich ertheilt worden iſt.

Nach vorgängiger Angelobung von ſeiner Seite, das ſeiner Leitung anzuvertrauende Fahrzeug mit aller Sorgfalt und Umſicht zu führen, von demſelben Schaden und Unglück oder Gefahr, in welche es nebſt den darauf befindlichen Waaren und Perſonen gerathen könnte, nach allen Kräften und beſten Fleißes, ſo weit möglich, abzuwenden, auch bei ſeinen Fahrten die Beſtimmungen der Elbſchiffahrts- und der Additional-Akte, ſo wie die in den einzelnen Staaten geltenden ſchiffahrts- und ſtrompolizeilichen Vorſchriften genau zu befolgen, iſt ihm hierüber gegenwärtiges Schiffer-Patent, gehörig vollzogen und beſiegelt, ausgeſtellt worden.

. . . . . *den* . . . . .

(Name der Behörde)

(LS) *(Unterſchrift.)*

Anlage C.

Abd.-A. Anl. C. Muſter eines Schiffer-Patentes zur Führung von Holzflößen.

Schiffer-Patent.

Vorzeiger dieſes

N. N.....

aus..... in.....

hat ſich über ſeine Kenntniſſe und Fähigkeiten zum Betriebe der Holzflößung auf der Elbe dergeſtalt vollkommen ausgewieſen, daß ihm die Erlaubniß zur Führung jedes auf genanntem Strome gehenden Holzfloßes unter heutigem Tage unbedenklich ertheilt worden iſt.

Nach vorgängiger Angelobung von ſeiner Seite, das ſeiner Leitung anvertraute Holzfloß mit aller Sorgfalt und Umſicht zu führen, von demſelben Schaden, Unglück oder Gefahr, in welche es nebſt den darauf befindlichen Perſonen und Gegenſtänden gerathen könnte, nach allen Kräften und beſten Fleißes, ſo weit möglich, abzuwenden, auch bei ſeinen Fahrten die Beſtimmungen der Elbſchiffahrts- und der Additional Akte, ſo wie die in den einzelnen Staaten geltenden ſchiffahrts- und ſtrompolizeilichen Vorſchriften genau zu befolgen, iſt ihm hierüber gegenwärtiges Schiffer-Patent, gehörig vollzogen und beſiegelt, ausgefertigt worden.

. . . . . *den* . . . . .

(Name der Behörde.)

(LS) *(Unterſchrift.)*

Anlage D. Abd.-N. Anl. D.

Gewichts-Tabelle

für elbzollpflichtige, nicht leicht wägbare Gegenstände.

Vorbemerkung. Das hierin genannte Fußmaaß ist Rheinisches; das Scheffelmaaß Preußisches und das Gewicht der Elbzoll-Zentner.

Position.	Gegenstände.	Brutto-(Zoll-)Gewicht. Ctr	Pfd
	A. **Flüssige Waaren.**		
1.	Theer, a. Harz-Theer, die Tonne	3	25
	b. Steinkohlen-Theer, die Tonne	3	10
2	Thran, a. Schwedischer (Kronenthran, Lebertbran ꝛc.) die ganze Tonne	3	42
	„ halbe „	1	74
	b. Hamburger Thran, die Tonne zu 6 Stechkannen	2	46
3.	Wasser, mineralische, und zwar:		
	I. Oesterreichische Mineralwasser, als:		
	1) Biliner Sauerbrunnen:		
	a. in ganzen Krügen, unverpackt à 100 Stück	4	65
	b. in halben „ „ „ 100 Stück	2	85
	c. in viertel „ „ „ 100 Stück	1	80
	2) Eger Salzquelle:		
	A. in thönernen Krügen:		
	a. in ganzen, unverpackt, à 100 Stück	4	20
	„ dergl. verpackt, „ 60 Krüge	3	36
	„ „ „ „ 36 „	2	15
	„ „ „ „ 18 „	1	6
	„ „ „ „ 12 „	—	74
	b. in halben, unverpackt à 100 Stück	2	80
	„ dergl. verpackt, in Kisten à 100 Krüge	3	54
	„ „ „ „ „ 72 „	2	35
	„ „ „ „ „ 64 „	2	24
	„ „ „ „ „ 40 „	1	48
	B. in Hyalit-Bouteillen:		
	a. in ganzen, unverpackt, à 100 Stück	2	70
	„ dergl. verpackt, in Kisten à 30 Bouteillen	1	18
	b. „ halben, unverpackt „100 „	2	10
	„ dergl. verpackt, in Kisten „ 15 „	—	62
	3) Eger Franzensbrunnen:		
	A. in thönernen Krügen:		
	a. in ganzen, unverpackt, à 100 Stück	4	20
	„ dergl. verpackt, in Kisten à 60 Krüge	3	3
	„ „ „ „ „ 36 „	2	13
	„ „ „ „ „ 18 „	1	6
	„ „ „ „ „ 12 „	—	74

Position.	Gegenstände.	Brutto-(Zoll-) Gewicht. Ctr.	Pf.
	b. in halben, unverpackt, à 100 Stück	2	75
	„ dergl. verpackt, in Kisten à 100 Krüge	3	43
	„ „ „ „ „ 72 „	2	30
	„ „ „ „ „ 64 „	2	18
	„ „ „ „ „ 40 „	1	48
	B. in Hyalit-Bouteillen:		
	a. in ganzen, unverpackt, à 100 Stück	2	70
	„ dergl. verpackt, in Kisten à 30 Bouteillen	1	18
	b. „ halben, unverpackt, à 100 Stück	2	10
	„ dergl. verpackt, in Kisten à 15 Bouteillen	—	62
	4) Marienbader Kreuz- und Ferdinands-Brunnen:		
	A. in thönernen Krügen:		
	a. in ganzen, unverpackt, à 100 Stück	4	30
	„ dergl. verpackt, in Kisten à 48 Krüge	2	65
	„ „ „ „ „ 24 „	1	38
	„ „ „ „ „ 12 „	—	74
	b. „ halben, unverpackt à 100 Stück	2	75
	„ dergl. verpackt, in Kisten à 100 Krüge	3	53
	„ „ „ „ „ 72 „	2	59
	„ „ „ „ „ 50 „	1	68
	„ „ „ „ „ 30 „	1	25
	„ „ „ „ „ 24 „	—	84
	B. in Glas-Bouteillen:		
	a. in ganzen, unverpackt à 100 Stück	2	95
	„ dergl. verpackt, in Kisten à 30 Bouteillen	1	8
	„ „ „ „ „ 18 „	—	84
	b. „ halben, unverpackt à 100 Stück	2	15
	„ dergl. verpackt, in Kisten à 36 Bouteillen	1	6
	„ „ „ „ „ 18 „	—	60
	5) Pillnaer Bitterwasser:		50
	a. in ganzen Krügen, unverpackt à 100 Stück	4	
	„ dergl. verpackt in Kisten à 40 Krüge	2	30
	„ „ „ „ „ 20 „	1	20
	b. „ halben, Krügen, unverpackt 100 Stück	2	70
	„ dergl. verpackt, in Kisten à 40 Krüge	1	54
	„ „ „ „ „ 20 „	—	76
	6) Saidschützer und Sedlitzer Bitterwasser:		
	a. in ganzen Krügen, unverpackt à 100 Stück	4	90
	„ dergl. verpackt in Kisten à 40 Krüge	2	57
	„ „ „ „ „ 20 „	1	27
	b. „ halben Krügen, unverpackt à 100 Stück	2	80
	„ dergl. verpackt in Kisten à 40 Krüge	1	49
	„ „ „ „ „ 20 „	—	74
	c. „ Achtzehner, blos 100 Stück	6	5
	7) Gieshübler Säuerling:		
	a. in ganzen Krügen, unverpackt à 100 Stück	4	20
	b. in halben Krügen, unverpackt à 100 Stück	2	55

Position.	Gegenstände.	Brutto-(Zoll-)Gewicht. Ctr	Pfd
	8) Liebwerdaer Sauer- und Stahlbrunnen: in ganzen gläsernen Flaschen blos à 100 Stück	2	70
	Anmerkung: Kommen Versendungen von den unter 1 — 8 aufgeführten Mineralwassern in solcher Kistenverpackung, welche unter diesen Abschnitten nicht befindlich, oder in Körben vor, so sind dergleichen Colli zu verwiegen.		
	II. Andere Mineralwasser, als: a. Salzbrunnen (stets in Kisten von 24 ganzen oder 36 halben Glasflaschen vorkommend) und zwar: à Kiste mit 24 ganzen Glasflaschen	1	4
	„ „ „ 36 halben „	1	14
	b. alle aus dem südlichen Deutschland ꝛc. (in der Regel unverpackt, außerdem nur in Körben) eingehende Mineralwasser: jeder ganze Krug (Steinkrüge) unverpackt..	—	5
	„ halbe „ „ „ ...	—	3
	Bei Verpackung ist das Bruttogewicht durch Verwiegung zu ermitteln.		
	B. **Früchte.** a. Getraide und Hülsenfrüchte.		
1.	Bohnen, der Preuß. Scheffel (gestrichen gemessen).....	—	90
2.	Buchweizen, „ „ „ „ „	—	70
3.	Erbsen, „ „ „ „ „	—	90
4.	Gerste, „ „ „ „ „	—	70
5.	Hafer, „ „ „ „ „	—	50
6.	Hirse, „ „ „ „ „	—	75
7.	Linsen, „ „ „ „ „	—	90
8.	Roggen, „ „ „ „ „	—	80
9.	Weizen, „ „ „ „ „	—	85
10.	Wicken, „ „ „ „ „	—	90
	Anmerkung: Getraide in Säcken und blos geladenes, werden, den Gewichtssätzen nach, gleich behandelt und wird diesen für die Sack-Emballage nichts hinzugerechnet.		

Position.	Gegenstände.	Brutto-(Zoll-)Gewicht. Ctr.	Pfd.
	b. Sämereien.		
11.	Hanfsaamen, der Preußische Scheffel	—	55
12.	Kleesaamen, „ „ „	—	90
13.	Leinsaamen, die Tonne (à 113 Preuß. Quart)	1	95
	desgl. der Preußische Scheffel	—	70
14.	Mohnsaamen, „ „ „	—	60
15.	Rappsaamen, „ „ „	—	72
16.	Rübsaat, (Rübsen) Leindotter, Dotter, Döder, wie Rappsaamen.		
	c. Obst.		
17.	frisches Obst aller Art, der Preußische Scheffel	—	65
18.	getrocknete Aepfel, „ „ „	—	35
19.	„ Birnen, „ „ „	—	60
20.	„ Kirschen, „ „ „	—	75
21.	„ Pflaumen, „ „ „	—	70
22.	„ Nüsse, wälsche „ „	—	45
23.	„ Hagebutten, „ „ „	—	30
	d. andere Fruchtarten:		
24.	Kartoffeln, der Preußische Scheffel	—	85
25.	Kastanien, „ „ „	—	75
26.	Rüben, a. kleine Märkische, der Preußische Scheffel	—	50
	b. andere Rüben, als Kohlrüben, Runkelrüben, Beetrüben, wie Kartoffeln		
27.	Zwiebeln, (Bollen) der Preußische Scheffel	—	75

C.

Holz.

1.	Brenn- und Nutzholz, (in Stämmen, Scheiten, Sägeblöcken ꝛc.) und zwar:		
	a. Hartes:		
	Ahorn-, Buchen-, Eichen-, Rüster oder Ulmenholz, desgleichen Apfel-, Birnen-, Kirschen-, Nuß- und Pflaumenbaumholz, à 2 (Rheinl. oder) Preußische Kubikfuß	1	—
	b. Weiches:		
	Aspen- (Espen-), Birken-, Erlen- (Ellern- oder Elsen-),		

Position.	Gegenſtände.	Brutto-(Zoll-) Gewicht. Ctr	Pf
	Fichten-, Kiefern- (Föhren- od. Kienen-), Lerchen-, Tannen-, Pappeln-, Weiden- und alles andere unter a nicht benannte Holz, à 3 (Rheinl. oder) Preußiſche Kubikfuß ..	1	—

Hierbei ſind folgende Vorſchriften in Anwendung zu bringen:

1) Bearbeitete oder beſchlagene (vollkantige, vierkantige) Balken (Zimmerholz) und dergleichen Nutzhölzer, ſo wie Bohlen, Planken, Stollen, Bretter, Latten und alle andere Sägewaaren, können nach den Dimenſionen einzelner Stücke (ohne Rabatt) kubiſch veranſchlagt, oder auch, nach Befinden, in ganzen Haufen, Kabeln oder Lagen gemeſſen und kubiſch berechnet werden, in welchem letztern Falle alsdann noch 15 Prozent Rabatt für die leeren Zwiſchenräume in Abzug zu bringen ſind;

2) Werden bewaldrechtete oder ſchalkantig bebauene Langhölzer in ganzen Lagen vermeſſen und kubiſch berechnet, ſo ſind von dem hiernach ermittelten Inhalte 20 Prozent zu rabattiren;

3) Felgen, Speichen, Faßdauben und Stabhölzer ſind entweder ebenfalls in ganzen Haufen zu vermeſſen und von dem hiernach erlangten kubiſchen Inhalte annoch für die leeren Zwiſchenräume 20 Prozent zu kürzen, oder es ſind ſolche, ſo wie Kandiskiſten, probeweiſe zu verwiegen und nach dieſem Ergebniſſe die übrigen gleichartigen und gleichgroßen Stücke zu berechnen;

4) Unbearbeitete (entwipfelte) Langhölzer, Klötzer ꝛc. — in Flößen und einzelnen Stücken — ſind nach Anleitung der Segondat'ſchen und Hartig'ſchen Kubiktabellen, kubiſch zu ermitteln, zu welchem Ende die Stärke derſelben ſtets am obern und untern Ende zu meſſen und nach dem Durchmeſſer in Zollen zu beſtimmen iſt;

5) Werden Kahn- und Schiffsladungen unbearbeiteter Nutzhölzer, Stangen ꝛc ſo wie Brennhölzer im Ganzen kubiſch vermeſſen, ſo iſt der ſich ergebende Kubikinhalt, wegen der leeren Zwiſchenräume

   a. bei Bau- und anderem Nutzholze mit 25 Prozent,
   b. „ raubem Brennholze ..... „ 33⅓ „
   c. „ Band- und Zweigholze... .. „ 50 „
   d. „ Wellen und Reiſigbunden ... „ 60 „

   zu rabattiren;

6) Iſt ferner rauhes Kloben- oder Scheitholz in Faden, Haufen, Klaftern ꝛc. abgeſondert und ſo aufgeſtellt, daß es kubiſch vermeſſen werden kann, ſo ſind von jedem 100 Kubikfuß zu rabattiren:

Position.	Gegenstände.	Brutto-(Zoll-)Gewicht. Ctr	Pf

vom	2	3	4	5	6	füßigen
Schier- oder Nutzholze	25	26½	28	30	32	Kubikfuß;
Brennholze in unebenen Kloben	29	31	33	35	37	„
„ „ Stangen	40	43	46	49	52	„
„ in Zacken od. Zweigen	44	48	52	56	60	„

7) Geben andere, in Vorstehendem nicht bezeichnete, Nutzhölzer in runder oder gewöhnlicher Scheitform ein, so sind dieselben ebenso, wie vorher unter 5 und 6 bestimmt, zu behandeln, und ist deren Gewicht, je nachdem solche zur harten oder weichen Holzart gehören, mit 1 Zollcentner für jede 2 oder 3 Preuß. Cubikfuß festzustellen.

2.	Dachschindeln, à Schock.....	—	68
3.	Zaunpfähle, wie Stangen. (Holzborke und Sägespäne, s. unter F.)		

D.

Kohlen und anderes Brennmaterial.

1.	Braunkohlen, die 10 (Rheinl. oder) Preuß. Cubikfuß.....	3	50
2.	Cinders, Coaks, „ 10 „ „ „ „	2	50
3.	Holzkohlen, „ 10 „ „ „ „	1	—
4.	Lohkuchen, a) die 1000 Stück, à 8 bis 10 Zoll Quadrat	13	—
	b) von anderer Größe ist das Gewicht vom Cubus festzustellen.		
5.	Steinkohlen jeder Art, die Tonne von 4 Preuß. Scheffeln.	3	60
	oder die 10 Preuß. Cubikfuß	5	—
6.	Torf, in Soden, Steinen, Ziegeln, die 10 Preuß. Cubikfuß	2	85

E.

Steine, Erden, Sand u. s. w.

1.	Aschenkalk, die 10 Preuß. Cubikfuß	8	50
2.	Dachschiefer, „ 10 „ „	12	—
3.	Düngekalk, wie Kalk.		

Position.	Gegenstände.	Brutto-(Zoll-)Gewicht. Ctr.	Pf.
4.	Erden, als:		
	a) Pfeifenerde, die 10 Preuß. Cubikfuß	7	—
	b) Thon-, Töpfer- und Walkererde, auch Porcellanerde, die 10 Preuß. Cubikfuß	7	—
	c) alle übrigen Erdarten sind cubisch zu vermessen und probeweise nach einem oder mehreren Cubikfußen zu verwiegen, wonach alsdann das Gewicht der ganzen Ladung zu ermitteln ist.		
5.	Granit, a) behauener, die 10 Preuß. Cubikfuß	18	—
	b) unbehauener, „ 10 „ „	13	—
6.	Gyps, a) gebrannter, „ 10 „ „	5	30
	oder der Preuß. Scheffel	—	95
	b) gemahlner (Gypsmehl), die 10 Preuß. Cubikfuß	7	—
	oder der Preuß. Scheffel	1	25
7.	Gypsstein, roher (Bruch-), die 10 Preuß. Cubikfuß	9	—
8.	Kalk, gebrannter, die Preuß. Tonne (zu 4 dergl. Scheffel)	3	—
	Anmerkung: Es ist jedoch mit der Anzahl der Tonnen auch das darin enthaltene Gemäß zu deklariren.		
9.	Kalkstein, roher (Bruch-), die 10 Preuß. Cubikfuß	8	—
10.	Kies, „ 10 „ „	10	—
11.	Lehm, klarer oder in Stücken, „ 10 „ „	8	50
12.	Marmor, a) behauener, „ 10 „ „	16	—
	b) in rohen unbehauenen Stücken oder Blöcken, so wie Marmorfliesen, die 10 Preuß. Cubikfuß	12	—
13.	Mergel, wie Lehm.		
14.	Pflastersteine, gebrochene, oder Feldsteine die 10 Preuß. Cubikfuß,	10	70
15.	Sand „ 10 „ „	9	—
16.	Sandsteine, a) behauene (Mühlsteine ꝛc.) „ 10 „ „	14	—
	b) in Stücken (Bruchsteine) „ 10 „ „	10	—
	(Pfeifen-, Porcellan-, Thon-, Töpfer- und Walkererde, s. Erden.)		
17.	Ziegel, und zwar:		
	A.) gebrannte:		
	a) Mauer- oder Backsteine (Mauer-, Platten- oder Heerdziegel und Kliuker), die 10 Preuß. Cubikfuß	9	—
	b) Dachsteine (Dachziegel), die 10 Preuß. Cubikfuß	3	30
	c) Hohlsteine (First- und Walmziegel, auch Luft-Dachziegel), die 10 Preuß. Cubikfuß	3	30
	B.) ungebrannte oder lufttrockne:		
	Mauersteine (Mauerziegel), die 10 Preuß. Cubikfuß (Allenthalben mit Berücksichtigung der Zwischenräume.)	10	—

Position.	Gegenstände.	Brutto-(Zoll-) Gewicht. Ctr	Pf
	F.		
	Sonstige Gegenstände.		
1.	Dünger, a) Abfall von der Zuckerfabrikation ..... die 10 Preuß. Cubikfuß	5	50
	b) thierischer ..... „ 10 „ „	4	25
	(übrigens s. Düngerkalk ꝛc.)		
2.	Düngesalz ..... die 10 Preuß. Cubikfuß	5	—
3.	Glasscherben ..... „ 10 „ „	5	—
4.	Heringe, die Tonne	3	25
5.	Holzasche, a) unausgelaugte.... die 10 Preuß. Cubikfuß	3	—
	b) ausgelaugte ..... „ 10 „ „	5	—
6.	Holzrinde (Borke) ..... „ 10 „ „	1	50
7.	Knochen ..... „ 10 „ „	2	50
8.	Oelkuchen ..... „ 10 „ „	5	50
9.	Pech ..... „ 10 „ „	6	70
	do. nordisches, in Fässern, sogenannten Tonnen, die Tonne	3	50
10.	Salz, a) in Tonnen, die Preuß. Tonne	4	15
	b) in Säcken, à Sack	1	90
11.	Sägespäne, die 10 Preuß. Cubikfuß	1	20
12.	Trester, Druse, „ 10 „ „	4	30
13.	Schwefel, roher, „ 10 „ „	9	—
	G.		
	Leere Gefäße.		
	Ein Gefäß z. B.		
a.	von 20 bis unter 30 Preuß. Quart (der mecklenb. und hamburg. Eimer; der ital. Oel-Baril)	—	12
b.	„ 30 „ „ 40 „ „ (ein Anker jeder Art; desgl. der franz. Baril)	—	16
c.	„ 40 „ „ 50 „ „ (der ungar. Eimer; der Oel Oxhoft)	—	20
d.	„ 50 „ „ 60 „ „ (der sächs. und wiener Eimer; das Arak-Rundlet ꝛc.) ..	—	25
e.	„ 60 „ „ 70 „ „ (der preuß. Eimer; ein Anthal; ein { Ale- / Wein- } Rundlet)	—	30
f.	„ 70 „ „ 80 „ „ (das engl. Bier-Rundlet)	—	35
g.	„ 80 „ „ 90 „ „ (die sächs. Tonne; der Hectoliter; ½ hannov. Faß)	—	40
h.	„ 90 „ „ 100 „ „	—	45

Position.	Gegenstände.	Brutto-(Zoll-)Gewicht. Ctr.	Pfd.
	Ein Gefäß	z. B.	
i.	von 100 bis unter 120 Preuß. Quart	(die preußische, schwedische, mecklenb., hamburg. und dän. Tonne; das engl. Arac- und Wein-Barrel; die spanische Carga; das französ. Feuillet)	—	50
k.	„ 120 „ „ 140 „ „	(ein Ahm oder Ohm aller Art; die Tierce; Charge und Somma)..... ...	—	60
l.	„ 140 „ „ 160 „ „	(das engl. Bier-Barrel; die hamb. Bier-Tonne)	—	70
m.	„ 160 „ „ 180 „ „	(das hannov. Bierfaß; das sächs. ½ Bierfaß)	—	80
n.	„ 180 „ „ 200 „ „	(das Ale-Hogshead; der preußische, hamburg. und mecklenburg. Orhoft, die Burgunder-Barrique)...	—	85
o.	„ 200 „ „ 220 „ „	(das Arac-, Bier- und Wein-Hogshead; die Thran-Quardeel; der dänische und hannov. Orhoft; das preuß. Bierfaß).....	—	95
p.	„ 220 „ „ 240 „ „	.....	1	—
q.	„ 240 „ „ 260 „ „	(die Tavell-Trommel).....	1	10
r.	„ 260 „ „ 280 „ „	(das engl. Wein-Puncheon)	1	20
s.	„ 280 „ „ 300 „ „	....	1	25
t.	„ 300 „ „ 330 „ „	(die kleine deutsche Piepe)..	1	35
u.	„ 330 „ „ 360 „ „	(das sächs. Bierfaß)	1	45
v.	„ 360 „ „ 390 „ „	(die große Piepe (Both); die span. und portug. Oel-Pipa)	1	55
w.	„ 390 „ „ 420 „ „	(die Doppel-Barrique, die span. Botta; die Arac-Pipa von Lissabon; die engl. und dän. Pipe) ..	1	65
x.	„ 420 „ „ 460 „ „	(die engl. Bier-Piepe; die Pipa von Alicante) . ..	1	80
y.	„ 460 „ „ 500 „ „	(die Pipa (Both) von Oporto)	1	90
z.	„ 500 „ „ 550 „ „	(das Arac-Gebind von Batavia).....	2	—
	und so weiter, bei jeder Steigerung des Mehrinhalts für 50 Preuß. Quart = 10 Pfd. mehr, so daß z. B. von einer Thran-Stampe à 256 hamburg. Stübchen, oder ohngefähr 800 preuß. Quart Raum-Inhalt, zu veranschlagen sind....		2	70

Anmerkung. Diese Tarasätze beziehen sich nur auf die einfache nächste Umschließung; wenn daher Faßgebinde mit Gipsböden, — wie dies z. B. bei den dänischen Tonnen-Gebinden der Fall ist — oder auch mit eisernen Reifen, vorkommen, so ist der betreffende Tarasatz noch um 40 pro Cent zu erhöhen.

H.

Lebende Thiere.

Das Gewicht derſelben iſt nach Abſchätzung durch Sachverſtändige feſtzuſtellen.

Bemerkungen.

1) Weitere Berichtigungen und Vervollſtändigungen bleiben der nächſten Reviſions-Commiſſion vorbehalten und ſind ſolche von den Zollämtern fleißig zu ſammeln und in beglaubter Form aufzuzeichnen, auch am Schluſſe jeden Jahres der denſelben vorgeſetzten reſp. höhern Behörde mittelſt Berichts anzuzeigen.
2) Zum Behuf der Reduktion der Kubik- und Hohlmaaße, auch Gewichte, ſind die in der Beilage sub † enthaltenen Verhältnißzahlen in Anwendung zu bringen.

†

Vergleichung

des Rheiniſchen oder Preußiſchen Kubik- und Preußiſchen Hohlmaaßes, ſo wie des Zollgewichts mit nachbemerkten Maaßen und Gewichten,

und zwar:

I. 10,000 Preuß. Kubikfuß (oder rheiniſche)	=	10,000 Anhaltiſchen Kubikfuß,
		10,000 Däniſchen "
		10,918 Engliſchen "
		30,916 Franzöſiſchen Kubik-Decimeters,
		13,148 Hamburger Kubikfuß,
		12,405 Hannoverſchen "
		12,994 Lübeckiſchen "
		12,981 Mecklenburgiſchen "
		13,613 Sächſiſchen "
		9,788 Wiener "
II. 10,000 Preuß. Quarts	=	10,000 Anhaltiſchen Quarts,
		11,852 Däniſchen Potts,
		2,520 Engliſchen Imperial Stand. Gallons.
		11,450 Franzöſiſchen Litres.
		3,163 Hamburger Stübchen (à 2 dergl. = 1 Hamb. Viertel),
		2,940 Hannover. Stübchen (à 1 dergl. = 2 hannov. Kannen),
		1,574 Lübeckiſchen Vierteln,
		12,652 Mecklenb. Potts (à 4 dergl. = 1 Hamburger Stübchen),
		12,239 Sächſiſchen Kannen,
		8,092 Wiener Maaß.

III.	10,000 Preuß. Scheffel =	10,377	Anhaltschen Scheffeln,	
		3,951	Dänischen Getreidetonnen,	
		15,121	Englischen Imperial-Bushel (8 engl. = 1 Quarter),	
		5,496	Französischen Hectolitres,	
		10,000	Hamburger Faß,	
		17,643	Hannoverschen Himten,	
		15,842	Lübeckischen Roggenscheffeln,	
		13,909	Lübeckischen Haferscheffeln,	
		14,133	Mecklenburger (Rostocker) Scheffeln,	
		5,227	Sächsischen Scheffeln,	
		8,937	Wiener Metzen oder	
		5,872	Böhmischen Strich.	
IV.	10,000 Zoll-Pfunde = (oder 100 Zoll-Centner)	10,000	Anhaltschen, Hamburgischen, Hannoverschen, Holsteinischen, Lauenburgischen, Lübeckischen, Mecklenburgischen, Preußischen und Sächsischen Pfunden.	} S. Schl. Pr. § 5.
		11,027	Englischen Avoir du poids-Pfunden,	
		10,000	Französischen Pfunden à 500 Grammes,	
		8,929	Wiener Pfunden.	

Anmerkung.

1	Preuß. (oder Berliner)	Quart	enthält =	1/64	Preuß.	Metze oder Kubik-Zoll;
27	"	"	" =	1	"	" Fuß;
60	"	"	" =	1	"	Eimer;
1	"	Oxhoft	= 3	Preuß.	Eimer,	
1	"	Ohm	= 2	"	"	
1	"	Anker	= 1/2	"	"	
1	"	Biertonne	= 100	"	Quart,	
1	"	Leinsaat-Tonne	= 113	"	"	
1	"	Kalk-, Steinkohlen-, Holz-, Salz- ꝛc. Tonne	= 192 Preuß. Quart oder 4 Preuß. Scheffel. " 7⅛ " Kubikfuß.			
1	"	Scheffel	= 1⅞	Preuß.	Kubikfuß,	
9	"	"	= 16	"	"	
9	"	Metzen	= 1	"	"	und
9	"	Kalk- ꝛc. Tonnen	= 64	"	"	

Anlage E.

Klassificirte Zusammenstellung der Elbzoll-Ermäßigungen und Elbzoll-Befreiungen.

Folgende Waaren-Artikel unterliegen nicht dem Normalsatze des Elbzolles, sondern den geringeren Sätzen der übrigen zwei Klassen, nämlich dem Satze:

1) der zweiten Klasse.

Beeren, getrocknete, zum Genuß (Flieder-, Heidel-, Preißelsbeeren ꝛc.)

Blut von geschlachtetem Vieh, sowohl flüssiges als eingetrocknetes.

Braunroth, colcothar, caput mortuum, Rückstände bei chemischen Arbeiten.

Brucheisen, altes; alte, abgenutzte und zerbrochene Eisenbahnschienen; Eisenfeile, Hammerschlag, auch alte eiserne Nägel, Schliff (Abfall beim Schleifen grober Eisenwaaren).

Butter, die nicht in Tonnen oder anderen Holzgebinden, sondern unverpackt oder in Töpfen oder Körben versandt wird.

Derbyspath (kohlensaurer Baryt), gepocht, gemahlen, und zu Farbe bereitet.

Eier.

Erdenwaaren, als: gewöhnliche Töpferwaaren jeder Art, mit Einschluß von Tabackspfeifen, Schmelztiegel und Knicker oder Steinschusser, auch thönerne Zuckerformen mit und ohne Holzbände, ingleichen Favence, Majolika, Steingut, Siderolith- und Wedgewood-Waaren; Putzsteine.

Erdfarben und **Farbenerden,** als: gelbe, grüne, rothe, braune Erde, Bergroth, Bolus, Kreide (weiße, schwarze, rothe; roh, gemahlen oder geschlemmt), Oker (Berggelb), Rothstein (Röthel), ferner gepochter, gemahlener oder zu Farbe bereiteter Schwerspath; metallische Mineralerde, imgleichen Talk oder Talkerde, terra de siena, terra sigillata, Tripel.

Erze aller Art (mit Ausnahme der in der III. Klasse aufgeführten) in krystallisirten Stücken oder gemahlen, namentlich: Arsenikerz oder Arsenikkies, Bleierz, (Bleierde, Bleiglanz, Glasurerz ꝛc.), Braunstein, Chromerz, Eisenerz oder Eisenstein (Blutstein, Glaskopf ꝛc.), Eisenkies oder Schwefelkies, Graphit (Reißblei, Molybdän, Wasserblei), Gußerz, Kobalt, Kobaltspeise, Kupfererz (Kupferlasur ꝛc.), Schmirgel, Silbererz, Spießglanzerz ꝛc., ingleichen zinkischer Ofenbruch (tutia).

Fische, lebendige und frische, zu welchen letzteren auch die blos zur Erhaltung auf dem Transporte mit Salz bestreuten oder mit Salzwasser begossenen Fische dann zu rechnen sind, wenn sie in Körben eingehen.

Heringe.

Holz, europäisches Bau- und Nutzholz, als: Balken, Sparren, Krummholz, Pfahlholz und Zimmerholz aller Art, Masten, Bugspriete, Spieren, Stangen und Stöcke, Splitt- und Rundholz, Sägewaaren (Bohlen, Bretter, Dielen, Latten, Planken ꝛc.), Dachspäne und Schindeln, Stabholz für Böttcher; ingleichen Band- und Reifenholz (unverarbeitete Bandstöcke und fertige Tonnenbände), rohe Speichen und Felgen (vom Stellmacher noch nicht bearbeitete), auch Korbruthen (geschälte und ungeschälte), ungehobelte Fournire und Resonanzbretter, ungehobeltes Klaviaturholz, Rinnen (blos behauene), Span (anderer als Schuster oder Schwertfeger-Span).

Käse, frische (kleine Handkäse für den Marktverkehr).

Kreuzbeeren, frische und getrocknete.

Laugenfluß jeder Art, krystallisirt, unkrystallisirt, auch in kalcinirtem Zustande (Seifensiederfluß, Unterlauge).

Milch und Rahm.

Mineralwasser.

Obſt und **Früchte,** getrocknete, als: Aepfel, Birnen, Kirſchen und Pflaumen (Backobſt), auch gedörrte Hagebutten ꝛc.
Runkelrübenſyrop
Salpeter, aller Art.
Schiefer-Tafeln und **Griffel.**
Schwefelſäure (Vitriolöl); **Salz-** und **Salpeterſäure.**
Serpentinſtein-Waaren,
Steinöl (Petroleum, Erdöl).
Theer und **Pech:** Mineraltheer (z. B. Berg-, Steinkohlentheer) und anderer, Daggert, gemeines Pech (ſchwarzes Schiffspech, Schuſterpech, Pechſatz, welches durch Einkochen von Theer gewonnen wird), Theergalle.
Wachholderbeeren, friſche und getrocknete.

2) der dritten Klaſſe.

Abfall von Sandſtein (Steingrus).
Abfall von der Zuckerfabrikation (ausgepreßter Schaum, Zuckererde, Knochenſchaum).
Aſche, gemeine Holz- und Pflanzen-, auch Torf- und Steinkohlenaſche, ſowohl ausgelaugte (Aſchenkalk oder Kalkäſcher), als unausgelaugte.
Asphalt (Judenpech), auch ſonſtiges Erdpech oder Erdharz; Asphalterde; Asphaltſteine (rohe und gemahlene), ingleichen Asphaltplatten.
Auſternſchaalen.
Bäume, Geſträuche und Gewächſe, friſche, zum Verpflanzen, auch grüne und trockene Reben.
Beſen aus Reiſig, (Birkenbeſen ꝛc.), ingleichen Haidebeſen.
Bienenerde (Bienenkeule, Bienenrab, Abfall von der Wachsbereitung).
Blumen, Blüthen, Blätter und Kräuter, friſche; Futterkräuter, Gras und Heu; friſche Pilze, einſchließlich Trüffeln und friſche eßbare Schwämme; Runkelrüben und Runkelrübenblätter, ſowohl friſche als getrocknete und gedörrte, gemeines Moos.
Brennholz und **Buſch** aller Art, Faſchinen, Wellen (Brandbuſch, Reiſig), Stubben, auch Hobel- und Sägeſpäne, desgleichen Holzrinden, Lobkuchen und ausgelaugte Lohe zur Feuerung.
Cement oder **Mörtel:** roher oder geröſteter, gemahlener Stein (Puzzolanerde, Tufſtein, Traß, Ziegel-Cement), ingleichen mit Harzen und anderen Materialien präparirter Maſtix ꝛc. -Cement.
Cichorienwurzeln, grüne, auch geſchnittene und gedörrte.
Derbyſpath (kohlenſaurer Baryt) in kriſtalliſirten Stücken.
Druſen (Treber und Treſter); ingleichen Branntweinſpülig.
Dünger, als Miſt, Stoppeln, Dornſchlag, Guano, Kaff.
Eicheln, auch Roßkaſtanien.
Erden und **Erze,** folgende: Gartenerde, Ziegelerde, Lehm, Mergel, Sand und Grand oder Steinkies, auch Gießſand (Formſand), gewaſchener, geriebener, geſchlemmter; ferner Streuſand, auch gefärbter, Silberſand ꝛc., und ſpaniſcher Sand; Thon, Porzellan-, Pfeiffen- und Töpfererde, auch Zuckerbäcker- und Walkererde; Alaunſtein und Alaunerde, Feldſpath, roher Flußſpath, Schwerſpath (ſchwefelſaure Schwererde) in kriſtalliſirten Stücken, ingleichen Galmei und Galmeiſtein; Vitriolerz (Vitriolkies, Vitriolſtein) und Erzſchlacken.
Früchte, friſche (Obſt), ſowie Beeren, jedoch mit Ausſchluß von friſchen Kreuz- und Wachholderbeeren, ferner Weintrauben, Nüſſe und Obſtkerne aller Art.
Gartengewächſe, friſche, als: Gemüſe und Krautarten, Gurken, Melonen, Salat ꝛc.; Kartoffeln, Erdbirnen; Rüben und andere eßbare Wurzeln, auch dergleichen getrocknete.

Glas- und **Topfſcherben,** Glasbrocken, Glasglanz (Streuglanz).
Kalk, gebrannter (Stein und Muſchelkalk, Bau- und Düngekalk); auch Wiener-Kalk (feingeriebener Kalkmergel).
Kalkſtein, roher; Muſchelſchaalen zum Kalkbrennen; auch Gypsſtein oder Gypserde (roher Gyps), ingleichen gebrannter Gyps, ſowie gemahlener Gyps, Kalk und Marmor.
Knochen, rohe aller Art, auch ausgelaugte ſowie zerkleinerte, ingleichen Wallfiſchrippen; Knochenmehl.
Knochenkohle (Beinſchwarz) aller Art.
Kohlen, als: Braun-, Stein- und Torfkohlen; ingleichen Coacks, Cinders und Carbolein.
Marienglas (Frauenglas).
Rohr, als: Dach- und Schilfrohr, Schachtelhalm und Binſen; ingleichen Stuhlrohr aller Art, mit Einſchluß des braſilianiſchen und ſonſtigen ausländiſchen, auch Weberrohr.
Salz, als Küchen-, Meer-, See- und Steinſalz aller Art, mit Ausſchluß des geſottenen Salzes; ingleichen Düngeſalz ohne Unterſchied.
Seegras (Seetang).
Steine, Bruchſteine und behauene, jedoch nicht geſchliffene Steine aller Art (mit Ausnahme von Marmor und Alabaſter), geſchliffene Platten ꝛc. von Sandſtein, auch Lithographirſteine (nicht gravirte oder bezeichnete), Mühlſteine, ſteinerne Kufen, Rinnen, Röhren, Krippen, Tröge ꝛc., Grab- oder Leichenſteine von Sandſtein (in ſofern durch höhere artiſtiſche Bearbeitung hervorgebrachte Kunſtwerke hierunter nicht begriffen werden), ingleichen Pflaſterſteine und Feuerſteine (roh und gehauene), Dachſchiefer, Mauerſteine, Tropfſteine, auch Tuf oder Tufſtein, roher Speckſtein, Talkſtein, grobe Schleif- und Wetzſteine (zum Schärfen der Senſen ꝛc.).
Stroh und **Spreu, Häckerling** (Häckſel).
Torf.
Ziegel- und **Backſteine** aller Art (Dachpfannen und Klinker ꝛc.), ingleichen Ziegelmehl.

3) Vom Elbzolle befreit ſind:

1) das Reiſegepäck der Reiſenden, d. h. die von dieſen zum Gebrauche auf der Reiſe mitgeführten Sachen und deren Behältniſſe, auch die im Maniſeſte nicht verzeichneten Reiſe-Victualien der Schiffer und Paſſagiere in verhältnißmäßiger Quantität, welche mit der billigſten Umſicht nach der Länge der Reiſe, der Stärke der Bemannung ꝛc. zu beſtimmen iſt.
2) **Wagen,** welche die mit den Dampfſchiffen Reiſenden mit ſich führen.
3) **Schiffe** und **Böte** jeder Art.
4) Die zum **Inventar** eines in der Fahrt begriffenen Elbſchiffes gehörigen Gegenſtände, mit Einſchluß der zum Verdecke eines ſolchen Fahrzeuges zugerichteten Bretter, auch, in Ermangelung ſolcher, die zur Bedeckung der Ladung nöthigen loſen Bretter und zwar:
   a) bei Schiffen unter 10 Laſten Ladungsfähigkeit 1 Schock,
   b) „ „ von 10–25 „ „ 2 „
   c) „ „ „ 25–45 „ „ 2½ „
   d) „ „ „ 45 u. mehr „ „ 3 „
   ingleichen Unterlagebretter zum Bedarf der Schiffer beim Laden der Waaren.
5) **Eis.**
6) **Leinpferde,** welche zurückgeführt werden.
7) **Floßgeräthe** } zur Fahrt und zurückgehende.
8) **Schiffsgeräthſchaften** }

Anlage F.

Alphabetiſches Verzeichniß
der
im Elbzolle ermäßigten und elbzollfreien Waaren-Artikel.

Vorbemerkungen.

1) Waaren, deren deklarirte Benennung in dieſem alphabetiſchen Verzeichniſſe nicht aufgeführt iſt, unterliegen falls jene Benennung unzweifelhaft mit einer in dem nachſtehenden Verzeichniſſe aufgeführten Waarenbenennung gleichbedeutend oder darunter begriffen iſt, dem der letzteren beigeſetzten Zollſatze, anderen Falles aber dem Normalſatze.

2) Waaren mehrerer Zollklaſſen, durcheinander verpackt, unterliegen, wenn die verſchiedenen Waarengattungen und deren Mengen nicht durch ſpecielle Reviſion ermittelt ſind und der Schiffsführer dieſe Ermittelung nicht ausdrücklich verlangt, demjenigen Zolle, welcher die am höchſten tarifirte der, in der Verpackung befindlichen Waarengattungen trifft.

3) Ein geringerer als der Normal Elbzoll wird von denjenigen Waaren erhoben, welche entweder
   a) der 2ten oder
   b) der 3ten Klaſſe des Tarifs angehören, oder welche endlich

4) vom Elbzolle gänzlich befreit ſind.

Es ſind dies folgende Gegenſtände:

Gegenſtände.	Tarif-Klaſſe.
Abfälle von Sandſtein (Steingrus)	3
„ von der Zuckerfabrikation (ausgepreßter Zuckerſchaum, Zuckererde)	3
„ von der Wachsbereitung (Bienenrab)	3
Aepfel ſ. Obſt.	
Alaunerde, Alaunſtein	3
Alquifoux (Hafnererz, Bleiglanz)	2
Antimonerz	2
Armeniſche Erde (Bolus)	2
Arſenikerz, Arſenikkies	2
Artiſchoken, friſche	3
Aſche, gemeine Holz- und Pflanzen-, auch Torf- und Steinkohlen-Aſche, ſowohl ausgelaugte (Aſchenkall, Kalkäſcher) als unausgelaugte	3
Aſchenkalk (Kalkäſcher)	3
Asphalt (Judenpech)	3
Asphalterde, rohe	3
Asphaltplatten	3
Asphaltſteine, roh und gemahlen	3
Auſternſchaalen	3
Backobſt (getrocknetes Obſt)	2
Backſteine aller Art	3

Gegenſtände.	Tarif-Klaſſe.
Bäume zum Verpflanzen	3
Balken	2
Bandholz, als: unverarbeitete Bandſtöcke und fertige (verarbeitete) Tonnenbände	2
Bandſtöcke	2
Baſalt	3
Bauholz, auch abgebundenes	2
Baumrinde ſ. Holzborke.	
Beeren:	
a) friſche (mit Ausnahme der Wachholder- und Kreuzbeeren)	3
b) getrocknete zum Genuß (Hlieder-, Heidel-, Preiſelbeeren ꝛc.), ingleichen friſche und trockene Kreuz- und Wachholderbeeren	2
Beinſchwarz	3
Berberisholz u. **Berberiswurzeln**	2
Berggelb (Oker)	2
Bergpech (Erdpech)	3
Bergroth (Farbenerde)	2
Bergtheer	2
Beſen aus Reiſig (Birkenbeſen ꝛc.) auch Haidebeſen	3

Gegenstände.	Tarif-Klasse.
Bienenerde (Bienenkeule, Bienenrab, Abfall von der Wachsbereitung)	3
Blerkrüge, thönerne (gemeine irdene)	2
Binsen	3
Birnen s. Obst.	
Birnbaumholz s. Holz.	
Blätter s. Blumen.	
Bleierde	2
Bleierz	2
Bleiglanz	2
Blumen, Blätter und **Blüthen**, frische	3
Blut, von geschlachtetem Vieh, sowohl flüssiges als eingetrocknetes	2
Blutdünger	3
Blutstein	2
Bohlen	2
Bohnen (Feld- u. Garten-), grüne	3
Bolus	2
Borke s. Holzborke.	
Boysalz (Seesalz)	3
Branntweinspülig	3
Bratpfannen, irdene	2
Braunkohlen	3
Braunroth (Rückstände von chemischen Arbeiten)	2
Braunstein roh und gemahlen	2
Brennholz	3
Brettbäume, Bretterklötze, Bretter von europäischem Holze	2
Briquets s. (Carbolein)	3
Brucheisen, altes	2
Bruchglas	3
Bruchsteine	3
Brunnenröhren s. Röhren.	
Bugspriete	2
Busch aller Art	3
Butter, die nicht in Tonnen oder anderen Holzgebinden, sondern unverpackt oder in Töpfen oder Körben versandt wird	2
Candlskistenbretter (buchene)	2
Caput mortuum (Todtenkopf)	2
Carbolein (künstliches Brennmaterial aus Steinkohlen, Theer ꝛc.)	3
Cement, roher oder gerösteter, gemahlener Stein- (Puzzolanerde-, Tuffstein-, Traß-, Ziegelcement), in-	

Gegenstände.	Tarif-Klasse.
gleichen mit Harzen oder andern Materialien präparirter Mastix- ꝛc. Cement	3
Champignons, frische	3
Chromerz	2
Chichorienwurzeln, grüne, auch geschnittene und gedörrte	3
Cichorienblätter, getrocknete	3
Cinders	3
Clavlaturholz, ungehobeltes von europäischem Holze	2
Coaks	3
Colcothar (Caput mortuum)	2
Cornelholz s. Holz.	
Cucummer (Gurken), frische	3
Dachpfannen (Dach-Ziegel)	3
Dachplatten s. Platten.	
Dachrinnen s. Rinnen.	
Dachrohr	3
Dachschiefer	3
Dachschindeln, Dachspäne	2
Dachziegel	3
Daggert (Birkentheer)	2
Dauben (Faßholz)	2
Deckel s. Resonanzbretter.	
Derbyspath (kohlensaurer Baryt):	
a) in krystallisirten Stücken	3
b) gepocht, gemahlen und zu Farbe bereitet	2
Dielen	2
Dornschlag	3
Druſen	3
Düngekalk	3
Dünger, als: Mist, Stoppeln ꝛc.	3
Düngesalz	3
Ebereschenbeeren (Vogelbeeren), frische	3
Effekten der Reisenden	frei
Eibenholz s. Holz.	
Eicheln	3
Eichenholz s. Holz	
Eier	2
Eis	frei
Eisen, altes Bruchesen, alte, abgenutzte und zerbrochene Eisenbahnschienen, Eisenfeile und Hammerschlag, auch alte eiserne Nägel und Schliff (Abfall beim	

Gegenstände.	Tarif-Klasse.
Schleifen grober Eisenwaaren) . .	2
Eisenerz	2
Eisenfeile oder Eisenfeilspäne . .	2
Eisenkies oder Schwefelkies . . .	2
Erbsen, grüne	3
Erdapfel	3
Erdbeeren, frische	3
Erdbirnen	3
Erden und **Erze:**	
a) gemeine Erde, als: Garten- und Ziegelerde, Lehm, Mergel, Sand und Grand oder Steinkies, auch Gießsand (Formsand), gewaschener, geriebener, geschlemmter; ferner Streusand, auch gefärbter, Silbersand ꝛc., auch spanischer Sand, Thon-, Porcellan-, Pfeifen- und Töpfererde, auch Zuckerbäcker- und Walkererde; Alaunstein u. Alaunerde; Feldspath, Schwerspath (schwefelsaure Schwererde) in kristallirten Stücken; ingleichen Galmei und Galmeistein, Vitriolerz (Vitriolkies) und Erzschlacken, roher Flußspath	3
b) Erdfarben u. Farbenerden, als: gelbe, grüne, rothe, braune Erde, Bergroth, Bolus, Kreide (weiße, schwarze, rothe; roh, gemahlen oder geschlemmt), Oker (Berggelb), Rothstein (Röthel), ferner gepochter, gemahlener und zu Farbe bereiteter Schwerspath; ingleichen Talk oder Talkerde, terra di Siena. terra sigillata. Triepel, auch metallische Mineralerden	2
c) Erze aller Art (mit Ausnahme der zur 3. Tarifklasse gehörigen) in kristallisirten Stücken oder gemahlen, namentlich Arsenikerz oder Arsenikkies, Bleierz (Bleierde, Bleiglanz, Glasurerz ꝛc.), Braunstein, Chromerz, Eisenerz oder Eisenstein (Blutstein, Glaskopf ꝛc.), Eisenkies oder Schwefelkies, Graphit (Reißblei, Molybdän, Wasserblei), Gußerz, Kobalt, Kobaltspeise, Kupfererz (Kupferlasur ꝛc.), Schmirgel, Silbererz, Spießglanzerz ꝛc., ingleichen zinkischer Ofenbruch (Tutia)	2
Erdenwaaren, als: gewöhnliche Töpferwaaren jeder Art mit Einschluß von Tabackspfeifen, Schmelztiegel und Knicker oder Steinschusser, auch thönerne Zuckerformen mit oder ohne Holzbände; ingleichen Fayence, Majolika, Steingut, Siderolith- und Wedgewood-Waaren, Pußsteine	2
Erdfarben (Farbenerden) . . .	2
Erdharze	3
Erdmandeln wie Cichorienwurzeln	3
Erdöl s. Steinöl.	
Erdpech	3
Erdpechkitt (Aspbalt)	3
Erlenholz s. Holz.	
Erze s. Erden und Erze.	
Erzschlacken	3
Eschenholz s. Holz.	
Esparsette s. Klee.	
Fächser (Schößlinge von Bäumen und Reben)	3
Farbenerde, gelbe, grüne, rothe, braune	2
Faschinen	3
Faßdauben (Faßstäbe, Faßholz) .	2
Fayence	2
Feldfrüchte s. Gras, Gartengewächse, Stroh.	
Feldspath	3
Felgen, rohe (Felgenholz), v. Stellmacher noch nicht bearbeitet . . .	2
Feuersteine rohe und gehauene .	3
Fichtenholz s. Holz.	
Fische, lebendige und frische, zu welchen letzteren auch die blos zur Erhaltung auf dem Transporte mit Salz bestreuten oder mit Salzwasser begossenen Fische dann zu rechnen sind, wenn sie in Körben eingehen	2
Flaschen von Thon	2

Gegenstände.	Tarif-Klasse.
Flechtweiden	2
Fliederbeeren s. Beeren.	
Fliederblüthen, frische	3
Fliesen, aus Sandstein.	3
„ „ Thon gebrannt. . .	2
Floßgeräthschaften zu der Fahrt ingleichen zurückgehende	frei
Flußspath, roher	3
Formerarbeit aus Töpferthon, Fayence oder Steingut	2
Formsand (Gießsand), roh, gewaschen, gerieben oder geschlemmt .	3
Fourniere, von europäischem Holze, ungehobelte	2
Fraueneis (Frauenglas)	3
Früchte s. Obst, Gartengewächse.	
Fruchtkerne von Obstfrüchten . .	3
Futterkräuter	3
Galmei und **Galmeistein** . . .	3
Gartenerde	3
Gartengewächse, frische, als: Gemüse und Krautarten; Gurken, Melonen, Salat ꝛc.; Kartoffeln, Erdbirnen, Rüben und andere eßbare Wurzeln; ferner Cichorienwurzeln, grüne, auch geschnittene und gedörrte, ingleichen Runkelrüben und Runkelrübenblätter, sowohl grün als getrocknet.	3
Geräthe wie Waaren aus dem Material, aus welchem sie gefertigt sind.	
Gesträuche, zum Verpflanzen . .	3
Gewächse, frische desgleichen . .	3
Gießsand s. Formsand.	
Gips, roher oder gebrannter . . .	3
Gipsmehl	3
Glasbrocken (Glasbruch)	3
Glasglanz (Streuglanz)	3
Glaskopf	2
Glasscherben	3
Glasurerz	2
Grabsteine aus Sandstein, insofern durch höhere artistische Bearbeitung hervorgebrachte Kunstwerke darunter nicht begriffen sind	3
Grand	3
Granit	3
Graphit in Stücken oder gemahlen	2
Gras	3
Griffel von Schiefer (Schieferstifte)	2
Guano	3
Gurken, frische	3
Gußerz	2
Häckerling (Häcksel)	3
Hafnererz (Alquifoux)	2
Hagebutten s. Obst.	
Hammerschlag s. Eisen.	
Harze s. Erdharze.	
Haselnüsse	3
Hausgeräthe wie Waaren aus dem Materiale, aus welchem sie gefertigt sind.	
Heidelbeeren s. Beeren.	
Heringe	2
Heu	3
Himbeeren s. Beeren	
Hobelspäne	3
Holländisches Roth (Braunroth)	2
Holz und **Holzwaaren:**	
a) Brennholz und Busch aller Art, Faschinen, Wellen (Brandbusch, Reisig), Stubben, auch Hobel- und Sägespäne, desgleichen Holzrinden zur Feuerung, ferner Besen aus Reisig (Birkenbesen), auch Haidebesen	3
b) europäisches Bau- und Nutzholz, als: Balken, Sparren, Krummholz, Pfahlholz und Zimmerholz aller Art, Masten, Bugspriete, Spieren, Stangen und Stöcke, Splitt- und Rundholz, Sägewaaren (Bohlen, Bretter, Dielen, Latten, Planken ꝛc.), Dachspäne und Schindeln, Stabholz für Böttcher, ingleichen Band- oder Reifenholz, (unverarbeitete Bandstöcke und fertige Tonnenbänder), rohe (vom Stellmacher noch nicht bearbeitete) Speichen und Felgen, auch Korbruthen (geschälte und ungeschälte), ungehobelte Resonanzbretter und ungehobeltes Claviaturholz	2
Holzasche	3

Gegenstände.	Tarif-Klasse.
Holzborke und Baumrinden, Holzrinden zur Feuerung, Lohkuchen und ausgelaugte Lohe als Brennmaterial	3
Holzrinden s. Holzborke.	
Holzwaaren s. Holz.	
Huano	3
Inventarienstücke der Schiffe behufs der Fahrt	frei
Irdenzeug s. Erdenwaaren	
Judenpech (Asphalt)	3
Kacheln	2
Kähne	frei
Käse, frische (kleine Handkäse für den Marktverkehr)	2
Kaff	3
Kalk und **Gips**, als: roher Kalk, Kalkstein, Muschelschalen zum Kalkbrennen, auch Gipsstein und Gipserde; gebrannter Kalk (Stein- und Muschelkalk), gebrannter Gips, Gipsmehl, auch Wiener Kalk (fein geriebener Kalkmergel)	3
Kalkäscher	3
Kalksteine	3
Kaolin (Porzellanerde)	3
Kartoffeln	3
Kastanien, wilde oder Roßkastanien	3
Kerne und **Steine** von Obstfrüchten	3
Kies (gemeiner Steinkies)	3
Kirschen s. Obst	
Kirschholz s. Holz	
Klee	3
Klinker	3
Knicker oder Knipptugeln von Marmor oder sonstigem Stein, ingl. von gebranntem Thon	2
Knochen, rohe aller Art, auch ausgelaugte sowie zerkleinerte, ingl. Wallfischrippen, gemahlene Knochen und Knochenmehl	3
Knochenkohle (Beinschwarz) aller Art	3
Knochenmehl	3
Knochenschaum (Zuckererde, Abfall von der Zuckerfabrikation)	3
Kobalt und Kobaltspeise	2
Kochsalz s. Salz.	

Gegenstände.	Tarif-Klasse.
Kohlen, als: Braun-, Stein- und Torfkohlen	3
Korbruthen, geschälte u. ungeschälte	2
Kräuter, frische	3
Kreide (weiße, schwarze oder rothe Farbenerde), roh, gemahlen oder geschlemmt	2
Kreuzbeeren, frische und getrocknete	2
Krippen, steinerne	3
Krüge, Kruken s. Erdenwaaren.	
Krummholz	2
Kufen, steinerne	3
Küchensalz s. Salz.	
Kupfererz	2
Kupferlasur	2
Latten	2
Laugenfluß jeder Art, kristallisirt, unkristallisirt, auch im calcinirten Zustande, (Seifensiederfluß, Unterlauge)	2
Lehm	3
Leichensteine s. Grabsteine	
Leinpferde, zurückgeführt werdende	frei
Leiterbäume	2
Lithographirsteine, rohe (nicht gravirte oder bezeichnete)	3
Lohkuchen (ausgelaugte Lohe als Brennmaterial)	3
Luzerne s. Klee.	
Majolika (Fayence)	2
Mangan, (Manganoxid, Braunstein) in Stücken oder gemahlen	2
Marienglas	3
Markasitkies	2
Marmor, gemahlner	3
Masten	2
Mastixcement	3
Mauersteine	3
Meerrettig	3
Meersalz s. Salz.	
Melonen, frische	3
Mergel	3
Milch	2
Mineralerde, metallische	2
Mineralkitt (Wassermörtel)	3
Mineraltheer	2
Mineralwasser	2
Mirabellen s. Obst.	

Gegenstände.	Tarif-klasse.
Mispeln s. Obst.	
Mist	3
Möhren (Mohrrüben), frische und getrocknete	3
Mörser von Serpentinstein . . .	2
Mörtel (Cement)	3
Molybdän, roh und gemahlen .	2
Moos, gemeines	3
Morcheln, frische	3
Mühlsteine	3
Murmeln (Marmeln, Knicker) . .	2
Muschelkalk	3
Muschelschaalen zum Kalkbrennen	3
Nägel, eiserne alte	2
Nüsse, Hasel- und Wallnüsse u. dgl. Schaalen	3
Nutzholz s. Holz.	
Obst und **Früchte**	
a) frische Aepfel, Birnen, Kirschen, Pflaumen, Beeren, Weintrauben, auch Kerne u. Steine von Obstfrüchten, ingl. Hasel- und Wallnüsse	3
b) getrocknete Aepfel, Birnen, Kirschen und Pflaumen (Backobst), auch gedörrte Hagebutten ꝛc.) .	2
Ofen, thönerne.	2
Ofenbruch, zinkischer (Cuniu) . .	2
Oker	2
Pappelholz s. Holz.	
Pech und **Theer**	
a) Theer (Mineraltheer und anderer), Daggert, gemeines Pech (schwarzes Schiffspech, Schusterpech, Pechsatz, welches durch Einkochen von Theer gewonnen wird), Theergalle	2
b) Asphalt (Judenpech), auch sonstiges Erdpech oder Erdharz . .	3
Pechsatz	2
Petroleum (Steinöl)	2
Perlen aus gebranntem oder ungebranntem Thon	2
Pfähle (Pfahlholz)	2
Pferde, Leinpferde, zurückgeführt werdende	frei
Pfeifenerde	3
Pfirsiche s. Obst.	

Gegenstände.	Tarif-klasse.
Pfiesichkerne	3
Pflanzen, frische	3
Pflanzenasche, gemeine	3
Pflastersteine	3
Pflaumen s. Obst.	
Pfosten	2
Pilze, frische	3
Pipenholz (Faßholz)	2
Planken	2
Platten aus Sandstein	3
„ „ Thon	2
Porphyr, roher	3
Porzellanerde	3
Pottloth (Wasserblei)	2
Preisselbeeren s. Beeren.	
Preußischroth (Braunroth) . .	2
Prünellen s. Obst.	
Putzsteine wie Erdenwaaren . .	2
Puzzolan oder Puzzolanerde . .	3
Quarz	3
Quitten s. Obst.	
Quittensaamen oder Quittenkerne	3
Radfelgen, blos roh zugerichtete (Felgenholz)	2
Radspeichen, blos roh zugerichtete, vor der Einsetzung noch einer Bearbeitung bedürfende	2
Rahm (fette Milch)	2
Reben, grüne und trockene . . .	3
Reifen, hölzerne	2
Reifholz	2
Reisegepäck und **Reisevictualien** der Schiffer u. Passagiere, letztere in der bestimmten verhältnißmäßigen Quantität	frei
Reisig	3
Reißblei	2
Resonanzbretter, ungehobelte von europäischem Holze	2
Rinden s. Holzborke.	
Rinnen, steinerne.	3
„ blos behauene hölzerne .	2
Röhren, steinerne Brunnenröhren	3
„ hölzerne desgl. (gebohrte Holzstämme) ingl. thönerne Röhren	2
Röthel (Rothstein)	2
Rohr, Dach- und Schilfrohr; ingl. Stuhlrohr aller Art, mit Einschluß	

Gegenſtände.	Tarif-klaſſe.
des braſilianiſchen und ſonſtigen ausländiſchen, auch Weberrohr	3
Roßkaſtanien	3
Rothſteln (Röthel)	2
Rüben, friſche und getrocknete	3
Rundholz	2
Runkelrüben, ſowohl friſche als getrocknete und gedörrte	3
Runkelrübenblätter, grüne und getrocknete	3
Runkelrübenſyrup	2
Ruthen (Flechtweiden) ſ. Holz.	
Saamenkerne und **Steine** von Obſtfrüchten	3
Sägeſpäne	3
Sägewaaren	2
Salat, friſcher	3
Salpeter aller Art	2
Salpeterſäure	2
Salz, Küchen-, Meer-, See-, Steinſalz aller Art mit Ausſchluß des geſottenen Salzes; ingl. Düngeſalz	3
Salzſäure	2
Sand, gemeiner; desgl. Gießſand, gewaſchener, geriebener, geſchlemmter; Streuſand, auch gefärbter, Silberſand ꝛc. und ſpaniſcher Sand	3
Sandſtein	3
Sanitätsgeſchirr ſ. Fayence.	
Sauerampfer, friſcher	3
Schachtelhalm	3
Schaum, ausgepreßter, bei der Zuckerfabrikation abgefallener	3
Schiefer	3
Schieferſtifte, Schiefertafeln	2
Schiffe	frei
Schiffsgeräthſchaften, als: a) die zum Schiffsinventar gehörigen Gegenſtände mit Einſchluß der zum Verdeck einmal eingerichteten Bretter, auch in Ermangelung ſolcher, die zur Bedeckung der Ladung nöthigen loſen Bretter in der beſtimmten Quantität, ingl. Unterlagebretter zum Bedarf der Schiffer beim Laden der Waaren	frei
b) Schiffsgeräthſch. zurückgehende	frei
Schiffspech	2
Schilf	3
Schlndeln	2
Schlacken von Erzen	3
Schlehen ſ. Obſt.	
Schleifſteine, grobe	3
Schlempe (Branntweinſpülig)	3
Schliff (Abfall beim Schleifen grober Eiſenwaaren)	2
Schmelztiegel, irdene und von Graphit	2
Schmiedezunder (Hammerſchlag)	2
Schmirgel	2
Schönroth (Braunroth, Colcothar)	2
Schüſſer (Knicker)	2
Schuſterpech	2
Schwämme, eßbare friſche	3
Schwefelkies	2
Schwefelſäure	2
Schwerſpath, in criſtalliſ. Stücken	3
„ gepochter, gemahlener, zu Farbe bereiteter	2
Seegras, Seetang	3
Seeſalz ſ. Salz.	
Seifenſiederfluß ſ. Laugenfluß.	
Serpentinſteinwaaren	2
Siderolithwaaren	2
Siegelerde (terra sigillata)	2
Silberſand	3
Silbererz	2
Span, anderer als Schuſter- und Schwerdtfegerſpan	2
Spaniſcher Sand	3
Spargel, friſcher	3
Sparren	2
Speckſtein, roher	3
Speichen, blos roh zugerichtete, vor der Einſetzung einer weiteren Bearbeitung bedürfende (Speichenholz)	2
Spieren	2
Spießglanzerz	2
Splittholz	2
Spreu	3
Spülig (Branntweinſpülig)	3
Stabholz	2
Stangen	2
Steine und **Steinwaaren:** a) Bruchſteine und behauene, jedoch	

Gegenstände.	Tarif-Klasse.
nicht geschliffene Steine aller Art (mit Ausnahme von Marmor und Alabaster), geschliffene Platten ꝛc. von Sandstein, auch Lithographirsteine (nicht gravirte oder bezeichnete), Mühlsteine, steinerne Kufen, Krippen, Rinnen, Röhren, Tröge ꝛc., Grab- oder Leichensteine von Sandstein (insofern durch höhere artistische Bearbeitung hervorgebrachte Kunstwerke hierunter nicht begriffen werden), ingl. Pflastersteine und Feuersteine (rohe und gehauene), Dachschiefer, Mauersteine, Tropfsteine, auch Tuf oder Tufstein, roher Speckstein, Talkstein, grobe Schleif- und Wetzsteine (zum Schärfen der Sensen ꝛc.)	3
b) Serpentinsteinwaaren, Schiefer-Tafeln und Griffel, Knicker oder Steinschusser	2
Steingruß	3
Steingut	2
Steinkohlen	3
Steinkohlenasche	3
Steinkohlentheer	2
Steinkies	3
Steinöl (Petroleum, Erdöl)	2
Steinsalz s. Salz.	
Steinschusser	2
Stöcke, hölzerne rohe	2
Stoppeln	3
Sträucher zum Verpflanzen	3
Streu (Spreu)	3
Streublau, Streuglanz, Streuglas, Streugold und Streusilber	3
Streusand	3
Stroh	3
Stubben	3
Stufen (Erzstufen)	2
Stuhlrohr (auch brasilianisches)	3
Syrup von Runkelrüben	2
Tabackspfeifen, thönerne	2
Talk, Talkerde	2
Talkstein	3
Tannenholz s. Holz.	
Teller, gemeine thönerne, auch von Steingut oder Fayence	2
Terra de siena, gebrannt und ungebrannt	2
Terra sigillata (Siegelerde)	2
Theer (Mineraltheer und anderer)	2
Theergalle	2
Thierknochen s. Knochen	
Thon, Thonerde, gewöhnlicher Töpferthon und Pfeifenerde, auch Zuckerbäckererde und Porzellanerde	3
Thongeschirr	2
Tiegel aus gebranntem Thon	2
Todtenkopf (caput mortuum)	2
Töpfe, gemeine irdene	2
Töpfererde	3
Töpferthon	3
Töpferwaaren	2
Topfscherben	3
Tonnenbände, hölzerne	2
Torf	3
Torfasche	3
Torfkohlen	3
Traß	3
Trauben, frische	3
Träber und **Trester**	3
Tripel	2
Tröge, steinerne	3
Tropfsteine	3
Trüffeln, frische	3
Tuf oder **Tufstein**	3
Tutia, zinkischer Ofenbruch	2
Unterlauge s. Laugenfluß.	
Venetianisch-Roth (Braunroth)	2
Verzehrungsgegenstände zum Reiseverbrauch s. Reise-Victualien	
Vitriolerz (Vitriolkies) und Vitriolstein	3
Vitriolöl	2
Wachholderbeeren, frische und getrocknete	2
Wagen, welche die mit den Dampfschiffen Reisenden mit sich führen	frei
Walkererde	3
Wallfischrippen	3
Wasserblei, in Stücken oder gemahlen	2
Weberrohr	3
Wedgewoodwaaren	2

Gegenstände.	Tarif-Klasse.	Gegenstände.	Tarif-Klasse.
Weichselstöcke, rohe	2	**Ziegelcement**	3
Weinbeeren, frische	3	**Ziegelerde**	3
Weinreben, grüne oder trockene	3	**Ziegelmehl**	3
Weintrauben, frische . . .	3	**Ziegelsteine**	3
Wellen (Brandbusch und Reisig)	3	**Zimmerholz** s. Holz.	
Wetzsteine, grobe, zum Schärfen der Sensen	3	**Zuckerbäckererde** (Thon zum Läutern des Zuckers)	3
Wiener Kalk (fein geriebener Kalkmergel)	3	**Zuckererde** (Knochenschaum, Abfall von der Zuckerfabrikation) . .	3
Wismutherz	2	**Zuckerformen,** thönerne, mit oder ohne Holzbände	2
Wolframerz	2	**Zwetschen** s. Obst	
Wurzeln, eßbare, frische u. getrocknete	3	**Zwiebeln** (Gemüsezwiebeln) . .	3
Ziegel	3		

Anlage 6.

Add.-A. Anl. 6.
H. Schl. Pr. §9

Muster eines Manifestes

für die auf der Strecke zwischen Melnik und Hamburg oder Harburg fahrenden Elbschiffe.

Ausstellungs-Amt . . . . . ℳ . . .

Manifest

über die Ladung des Schiffes . . . . . ℳ . . .
Eigenthum de . . . . . aus . . . . . .
geführt vom Steuermann . . . . . aus . . . . . .
zur Fahrt von . . . . . nach . . . . . .
und bemannt mit . . . . Mann.
[Tragfähigkeit . . . . . Ctr.]

Bemerkungen.

1) Jedes Fahrzeug muß mit dem Namen des Orts, wohin es gehört und mit einer Nummer deutlich und dauernd bezeichnet sein.
2) Die Abfahrt von einem Ladungsplatze unterhalb Wittenberge darf nicht eher erfolgen, als wenn der Schiffer mit dem zur Ladung gehörigen Manifeste nebst Frachtbriefen versehen ist. Jede Zu- und Abladung muß gehörig nachgewiesen werden.
3) Die Güter eines jeden Frachtbriefes werden im Manifeste unter einer besondern Nummer eingetragen, welche auch auf dem Frachtbriefe zu bemerken ist. Die Gegenstände eines jeden Frachtbriefes sind im Manifeste in derselben Reihenfolge anzuführen, wie sie im Frachtbriefe verzeichnet sind.
4) Waaren im unverpackten Zustande sind, soweit es ihre Beschaffenheit gestattet, dem Gewicht und der Stückzahl nach im Manifeste anzugeben.
5) Der Schiffsführer hat das Manifest mit seiner Unterschrift, durch welche er für die Richtigkeit des Inhaltes haftet, zu versehen und dasselbe beim Zollamte des Einladungsortes oder, wenn ein solches sich dort nicht befindet, bei dem nächsten auf der Fahrt berührten Zollamte zur Beglaubigung zu überreichen. Dies geschieht gebührenfrei. Besteht das Manifest aus mehr als einem Bogen, so muß es mit Seitenzahlen versehen und geheftet übergeben werden, worauf die Heftschnur amtlich angesiegelt wird. Alle Frachtzettel und Ladungspapiere sind bei dieser Gelegenheit vorzuzeigen und während der Fahrt, als Beilagen des Manifestes, vom Schiffsführer aufzubewahren.
6) Der Schiffsführer, welcher auf seiner Fahrt den Zollgeleitsbezirk von Wittenberge berührt, hat jeder der dort befindlichen beiden Elbzollstellen eine richtige Abschrift des vorzuzeigenden Original-Manifestes zu behändigen.
7) Das Manifest wird zu . . . bei dem . . . . abgegeben und von demselben nach Vorschrift der Elbschiffahrts-Akte aufbewahrt.
8) Rücksichtlich derjenigen Schiffe [und Flöße], welche auf ihrer Fahrt weder den Zollgeleitsbezirk von Wittenberge, noch die unterhalb desselben belegene Stromstrecke berühren, wird die Vorschrift, nach welcher die Manifeste das Fahrzeug [und das Floß] vom Einladungs- bis zum Ausladungsorte begleiten und an letzteren bei der hierzu bestimmten Behörde zur Aufbewahrung und Benutzung in geeigneten Fällen abgegeben werden sollen, bis auf Weiteres suspendirt.

Digitized by Google

I. Declaration.									II. Revision.			III. Expedition.												
Folge-№ der Frachtbriefe	Einladungsort und vollständiger Name des Absenders.	Bestimmungsort und vollständiger Name des Empfängers	Benennung der Waaren nach Anleitung des Elbzolltarifs.	Anzahl und Art der Colli.	Deren Zeichen und Nummer.	Gewicht.		Maaß.	Maaß.	Gewicht.		Elbzoll-Satz	Eintheilung nach den Elbzollsätzen.						Umgerechnet auf den Satz der 1. Klasse.		Elbzollbetrag im 31-Thaler-Fuße.			Bemerkungen.
													1. Classe.		2. Classe.		3. Classe.							
						Ctr.	℔			Ctr.	℔		Ctr.	℔	Ctr.	℔	Ctr.	℔	Ctr.	℔	₰	Gr.	₰	
1	2	3	4	5	6	7		8	9	10		11	12		13		14		15		16			17

№ 235.

Uebereinkunft

zwischen Oesterreich, Preußen, Sachsen, Hannover, Dänemark, Mecklenburg-Schwerin, Anhalt-Cöthen, Anhalt-Dessau, Anhalt-Bernburg, Lübeck und Hamburg,

die Erlassung schiffahrts- und strompolizeilicher Vorschriften für die Elbe betreffend.

I. Vereinbarung über die Erlassung schiffahrts- und strompolizeilicher Vorschriften.

Um die Sicherheit und Ordnung der Elbschiffahrt zu befördern, haben sämmtliche Elbuferstaaten durch ihre zur 2ten Elbschiffahrts-Revisions-Commission versammelten Commissarien folgende Uebereinkunft unter Vorbehalt der Allerhöchsten, Höchsten und Hohen Ratificationen verabreden lassen.

Artikel 1.

A. für die Ober-Elbe.

In Beziehung auf die Stromstrecke zwischen Melnik und Hamburg oder Harburg wird jeder Elbuferstaat für sein Gebiet umfassende schiffahrts- und strompolizeiliche Vorschriften gleichzeitig mit Verkündigung der Additional Akte erlassen und dabei die in den Art. 2 bis 30 enthaltenen Grundsätze festhalten.

B. für die Unter-Elbe.

Für die Stromstrecken zwischen Hamburg oder Harburg und der Nordsee werden die betheiligten drei Staaten die erforderlichen schiffahrts- und strompolizeilichen Vorschriften, so weit dies nicht bereits geschehen ist, gleichfalls baldigst erlassen und diese sowohl für die drei Staatsgebiete, als auch, soweit die abweichenden Verhältnisse es gestatten, mit den in den Art. 2 bis 30 enthaltenen Grundsätzen in Uebereinstimmung zu bringen suchen.

Artikel 2.

II. Grundsätze der für die Ober-Elbe zu erlassenden Vorschriften.

A. Construction, Ausrüstung und Erhaltung 1) der Fahrzeuge.

Auf die Construction, Ausrüstung und Erhaltung der Fahrzeuge und ihrer Zubehörungen, insbesondere der Maschinen und Kessel auf Dampfschiffen, haben die Eigner eben so, wie die Führer der Fahrzeuge ganz vorzügliche Sorgfalt zu verwenden, und namentlich in Bezug auf die Dampfschiffe die bestehenden, besondern Vorschriften wegen Anlage und Gebrauchs von Dampfapparaten genau zu beobachten.

Sie sind verpflichtet, sich den von Zeit zu Zeit vorzunehmenden amtlichen Untersuchungen ihrer Fahrzeuge nebst Zubehörungen zu unterwerfen, und die etwa hierbei gerügten Mängel sofort abzustellen.

In Fällen entstandener, mit Gefahr verknüpfter Beschädigung des Fahrzeuges während der Reise ist letztere sofort einzustellen und erst nach erfolgter vollständiger Ausbesserung des Schadens weiter fortzusetzen.

Artikel 3.

2) der Holzflöße.

Die ein Holzfloß bildenden Stämme, Balken und anderen Materialien müssen unter sich fest und dauerhaft verbunden und die Flöße selbst an beiden Enden mit einem Steuerruder versehen sein. Die Breite eines Holzflößes darf in der Regel 20 Fuß preußisch nicht überschreiten. Doch kann von jedem Uferstaate für seine Elbstrecken eine größere Breite der Holzflöße zugelassen werden.

Digitized by Google

Art. 4.

B. Belaſtung der Schiffe und Flöße.

Kein Schiff oder Floß darf ſtärker belaſtet werden, als es die bekannte Beſchaffenheit der Fahrbahn und der herrſchende Waſſerſtand erlauben.

Art. 5.

C. Beifahrzeuge.

Bei jedem, auf der Fahrt begriffenen, zur Fracht oder Perſonenfahrt dienenden Schiffe muß ſich wenigſtens ein gut und dauerhaft gebautes Boot befinden.

Art. 6.

D. Verhalten rückſichtlich a. der Fahrbahn.

Während der Fahrt darf kein Schiff oder Floß die Fahrbahn abſichtlich verlaſſen.

Jede Verunreinigung der letzteren durch Auswerfung von Ballaſt, Steinen, Steinkohlenſchlacken oder andern der Schiffahrt hinderlichen oder gefährlichen Gegenſtänden iſt verboten.

Aus dieſem Grunde müſſen die zur Beſchwerung der Steuerruder dienenden Steine oder anderen Körper dergeſtalt befeſtigt und verwahrt ſein, daß das Herabfallen derſelben in die Fahrbahn oder Leichterſtellen verhütet wird.

Art. 7.

b. der Ufer, Brücken u. anderer Werke.

Die Ufer nebſt den an denſelben befindlichen Werken und Anlagen, ſowie die Brücken, Schiffsmühlen, Fähren u. ſ. w. dürfen von den Schiffen und Holzſtößen auf ihrer Fahrt nicht berührt und beſchädigt, auch die Leinpfade von den Zugknechten oder dem Zugvieh weder verdorben noch zum Nachtheil der anliegenden Grundſtücke überſchritten werden.

Dampfſchiffe müſſen ſich von den Uferanlagen möglichſt entfernt halten, damit letztere vom Wellenſchlage nicht beſchädigt werden.

Art. 8.

c. des Anleg und Ankerns aa. am Ufer u. an Brückenpfeilern.

Die Schiffs- und Floßführer dürfen in der Regel nur an den beſtimmten Landungs- und Ladeplätzen, oder da, wo es außerdem für gewöhnlich nachgelaſſen iſt, anlegen und vor Anker gehen.

Nur in Nothfällen iſt es geſtattet, auch an anderen Uferſtellen anzulegen, wobei jedoch Buhnen Packwerke, Uferbefeſtigungen (Vernähterungen), Dämme und unterbrüchige oder durch Verbotstafeln bezeichnete Uferſtrecken zu meiden ſind.

An das Ufer, auf welchem ſich der Leinpfad befindet, darf ein Schiff oder Floß nur dann anlegen, wenn ihm die Ladung oder Löſchung ſeiner Waaren oder das Aus- und Einladen der Hölzer daſelbſt erlaubt iſt, oder wenn Unwetter oder Beſchädigung daſſelbe hierzu nöthigen.

Dergleichen außergewöhnliche Landungsplätze ſind jedoch von den Schiffs- und Floßführern ſofort nach entfernter Gefahr oder erfolgter Ein- und Ausladung wieder zu verlaſſen, auch ſind die Fahrzeuge und Flöße, ſo lange ſie daſelbſt liegen, bei Nacht oder dichtem Nebel durch Ausſteckung einer erleuchteten Laterne zu ſignaliſiren, und, um den Zug anderer Schiffe an der Leinpfadſeite nicht zu hindern, die Maſten niederzulegen.*)

Das Einſchlagen von Pfählen auf dem Ufer, um die Schiffe und Flöße mittelſt der Taue an ſolche zu befeſtigen, iſt an ſolchen außergewöhnlichen Ankerplätzen unbedingt unterſagt.

Das Anlegen und Ankern unmittelbar vor oder hinter den Pfeilern ſtehender Brücken iſt unter allen Umſtänden verboten.

Art. 9.

bb. in der Fahrbahn oder entfernt vom Ufer.

In der Fahrbahn darf ein Schiff oder Floß nur an ſolchen Stellen vor Anker gehen, an welchen jene ſo breit iſt, daß andere, ſelbſt die größten Fahrzeuge oder Flöße neben jenem noch bequem vorbeifahren können. Solchenfalls und wenn ein

*) Vrgl. unten Schluß-Prot. der III. Elbſch.-Rev.-Komm. § 11.

Schiff auf einer vom Ufer entfernten Stelle vor Anker geht, treten wegen deſſen Signaliſirung die Beſtimmungen des Art. 8 ein.

Art. 10.

d. des Ableichtens

Kein Schiff darf im Fahrwaſſer da um- oder überladen, wo es dem Schiffsverkehr hinderlich iſt.

Iſt die Ableichtung nöthig, um das Schiff über Untiefen im Fahrwaſſer zu ſchaffen, ſo muß ſie ſtets vor den letzteren und an ſolcher Stelle geſchehen, wo weder das beladene Schiff, noch der Leichter den Schiffsverkehr hindern oder erſchweren.

Wird ein Schiff im Fahrwaſſer dergeſtalt feſtgefahren, daß daſſelbe nicht ſofort oder nur durch Ableichtung wieder abgebracht werden kann, ſo iſt der Führer ſtrafbar.

Art. 11.

e. des Paſſirens gefährlicher oder ſchwieriger Stromſtellen.

Sind gefährliche oder ſchwierige Stromſtellen den Schiffs- oder Floßführern nicht genau bekannt, ſo müſſen ſie dieſelben durch vorausgeſchickte Häupter unterſuchen laſſen, inſofern ſie nicht vorziehen, ſich da, wo Lootſen zu haben ſind, derſelben gegen Erlegung der tarmäßigen Gebühren zu bedienen.

Art. 12.

f. des Paſſirens der Brücken.

Stehende Brücken dürfen von Dampfſchiffen nur mit halber Geſchwindigkeit und zurückſchlagenden Rädern paſſirt werden.

Beladene Segelſchiffe können, bei ſtarker Strömung durch die Brückenbögen, da, wo Lootſen zu haben ſind, ſich der letzteren bedienen, müſſen aber außerdem die größte Vorſicht und Aufmerkſamkeit beim Paſſiren der Brücke anwenden und namentlich in der Thalfahrt mittelſt des Ankers ſacken oder umlegen.

Unbeladene Fahrzeuge oder Floße können ſtromrecht durchgehen.

Segel- und Dampfſchiffe haben dabei ihre Maſten und Rauchfänge ſoweit niederzulegen, daß die Bogenwölbung von demſelben nicht berührt werden kann, auch iſt von Fahrzeugen und Holzfloßen jedes Anſtreifen an die Seitenwände der Pfeiler zu vermeiden.

Art. 13.

g. des Paſſirens der Fähranſtalten (fliegenden Brücken).

Jedes Schiff, welches im Begriff ſteht, eine im Gange befindliche Fähre zu paſſiren, muß in angemeſſener Entfernung beilegen, bis die Fähre aus dem Bereiche des Fahrwaſſers und des Wellenſchlages gelangt iſt.

Dagegen haben die Fährmeiſter oder Fährknechte während des Vorbeifahrens von Holzfloßen den Gang der Fähre ſo lange, bis dieſe Floße vorüber ſind, einzuſtellen.

Art. 14.

h. des Fahrens bei Nacht oder dichtem Nebel.

Während des Fahrens bei finſterer Nacht oder dichtem Nebel muß jedes Schiff oder Floß in der Thalfahrt drei, in der Bergfahrt zwei über einander befindliche, hellerleuchtete Laternen am halben Maſt oder, wenn es ohne Maſt fährt, an einer, nach allen Seiten hin ſichtbaren Stelle führen.*)

Außerdem hat jedes Dampfſchiff von 5 zu 5 Minuten und, dafern es ein Fahrzeug in ſeinem Fahrſtrich vor ſich bemerkt, ſofort nach deſſen Wahrnehmung ein deutlich vernehmbares Zeichen durch die Glocke oder Dampfpfeife zu geben.

Art. 15.

i. des Begegnens d. Schiffe od. Floße.

aa. im freien Strome.

bb) der Segelſchiffe oder Floße.

Von zwei, ſich im freien Fahrwaſſer begegnenden Segelſchiffen oder Floßen behält dasjenige, welches gezogen wird, die Leinpfadſeite. Wird aber keins derſelben gezogen, ſo muß das zu Berg gehende dem zu Thal fahrenden, ſo weit es Wind und Oertlichkeit geſtatten, ausweichen, und gleichzeitig diejenige Seite, auf welcher letzteres vorbeikommen kann, von einem an der Spitze aufgeſtellten Mann in angemeſſener Entfernung durch Zuruf und verſtändliche Zeichen andeuten laſſen.

*) Vrgl. unten Schluß-Prot. der III. Elbſch.-Rev.-Komm. § 11.

Auf dieſen Zuruf iſt von dem thalwärts fahrenden Schiffe oder Floße, zum Zeichen, daß er richtig verſtanden worden, ſtets zu antworten.

Art. 16.*)

2) b Dampfſchiffe

Begegnen ſich im freien Fahrwaſſer zwei Dampfſchiffe, ſo muß jedes derſelben beim Ausweichen, ſo weit es thunlich iſt, das ihm zur Rechten liegende Ufer halten. Begegnen ſie ſich zur Nachtzeit oder bei dichtem Nebel, ſo hat jedes derſelben durch zwei Zeichen mit der Glocke anzukündigen, daß es rechts ausweiche. Iſt aber ein Dampfſchiff durch die Oertlichkeit verhindert, auszuweichen, ſo hat deſſen Führer ſolches dem entgegenkommenden Fahrzeuge durch 3 Zeichen mit der Glocke und gleichzeitig durch Zuruf, der beantwortet werden muß (Art. 15), anzudeuten; in dieſem Falle muß das letztere Fahrzeug nach der ihm als fahrbar bezeichneten Stelle ganz ausweichen.

Art. 17.

3) der Segelſchiffe oder Floße und der Dampfſchiffe.

Dampfſchiffe müſſen im freien Fahrwaſſer den Segelſchiffen oder Floßen ausweichen, und zwar nach derjenigen Seite hin, auf welcher ſie an letzteren ohne Gefahr vorbeizukommen vermögen. Geſtattet indeſſen die Oertlichkeit dem Dampfſchiffe nicht, ſeinerſeits auszuweichen, ſo hat deſſen Führer ſolches dem entgegenkommenden Fahrzeuge oder Floß zur Tageszeit durch Aufziehung einer blauen Flagge bis zum halben Maſt und gleichzeitig durch 3 Zeichen mit der Glocke und durch Zuruf, der nach Art. 15 beantwortet werden muß, zur Nachtzeit oder bei dichtem Nebel aber durch 3 Zeichen mit der Glocke und durch Zuruf, welcher nach Art. 15 beantwortet werden muß, unverzüglich zu erkennen zu geben. Solchenfalls muß das Segelſchiff oder Floß nach der, ihm als fahrbar bezeichneten Seite ganz ausweichen.**)

Art. 18.*)

bb. bei ſchmaler Stromrinne.

Iſt von zwei ſich entgegenkommenden Fahrzeugen oder Floßen eine ſchmale, für das gegenſeitige Ausweichen keinen hinlänglichen Raum darbietende Stromrinne zu paſſiren, und das Eine derſelben ſchon in letztere eingelaufen, ſo muß das noch außerhalb der Stromrinne befindliche Fahrzeug oder Floß ſo lange beilegen, bis das andere dieſelbe völlig durchfahren hat. Kommen beide ſich entgegenfahrende Fahrzeuge gleichzeitig an den Ein und Ausgängen der Stromrinne an, ſo muß das zu Berg fahrende ſo lange anhalten, bis das zu Thal fahrende die Rinne zurückgelegt hat. Vermöchte jedoch das ſtromabwärts kommende Fahrzeug oder Floß nicht mit aufgeſpannten Segeln oder nicht ſtromrecht hindurch zu fahren, ſo muß es anhalten und dem zu Berg fahrenden Schiffe oder Floße das Paſſiren der Rinne zuerſt einräumen.

Das gleichzeitige Einlaufen beider ſich entgegenkommender Fahrzeuge in die vor ihnen liegende ſchmale Stromrinne iſt unterſagt. Im Falle einer Uebertretung dieſes Verbots muß das zu Berg fahrende Fahrzeug oder Floß wieder zurück bis vor die Ausmündung der ſchmalen Stromrinne geben und das thalwärts fahrende vorbeilaſſen.

Art. 19.*)

k. des Ueberholens u. Vorbeifahrens vorausgehender Fahrzeuge und Floße durch nachfolgende. aa. im freien Strome

Erreicht im freien Fahrwaſſer ein ſchneller fahrendes Dampf- oder Segelſchiff oder Floß das voraus- und langſamer fahrende, ſo iſt erſteres befugt, zu verlangen, daß es von letzterem vorbeigelaſſen werde. Dieſes Verlangen und die Seite an welcher es vorbeifahren will, hat das hinterdrein kommende Fahrzeug oder Floß dem vorausfahrenden durch die in Art. 15 angeordneten Signale zu erkennen zu geben, und das vorausfahrende Schiff oder Floß iſt verpflichtet, dieſen Signalen ohne Verzug Folge zu leiſten.

*) Vrgl. unten Schluß-Prot. der V. Elbſch.-Rev.-Komm. § 2.
**) Vrgl. unten Schluß-Prot. der III. Elbſch.-Rev.-Komm. § 11.

Erreicht ein Dampfſchiff das Segelſchiff oder Floß am Eingange in eine ſchmale Stromrinne, ſo müſſen letztere das erſtere jederzeit vorbeilaſſen.

Art. 20.*)

l) des Vorbeifahrens d. Dampfſchiffe, an kleineren u. ſchwer beladenen größeren Fahrzeugen.

Zu allen Fällen, wo ein Dampfſchiff an kleineren Fahrzeugen, oder auch an ſchwer beladenen größeren, mit geringer Bordhöhe fahrenden, Schiffen vorüber zu geben genöthigt iſt, muß dies in gehöriger Entfernung und nur mit halber Maſchinenkraft geſchehen, um jede aus dem Wellenſchlage etwa entſtehende Gefahr möglichſt abzuhalten. Wäre jedoch erſteres den letzteren ſchon ſo nahe gekommen, daß der Wellenſchlag für dieſe auch noch bei halber Maſchinenkraft gefahrbringend werden könnte, ſo muß das Dampfſchiff die Räder ſo lange hemmen, bis alle Gefahr vorüber iſt.

Hierbei müſſen ſich übrigens das Dampfſchiff und die anderen Fahrzeuge in der vorgeſchriebenen Art und Weiſe vorher gegenſeitig ſignaliſiren. Vergl. Art. 15.

Art. 21.

m. der Merkmale und Warnungszeichen.

Die im Strome zur Bezeichnung des Fahrwaſſers, der Untiefen oder ſonſt gefährlicher Stellen gelegten oder ausgeſteckten Merkmale und Warnungszeichen dürfen von den vorbeifahrenden Schiffern und Schiffsleuten weder beſchädigt, noch verrückt, noch weggenommen werden. Iſt dies ohne Verſchuldung eines Schiffers geſchehen, ſo muß derſelbe bei der nächſten Polizeibehörde hiervon Anzeige machen.

Uebrigens hat ſich jeder Schiffsführer bei der Fahrt nach dergleichen Merkmalen und Warnungszeichen gebührend zu richten. Namentlich hat derſelbe die durch ſolche bezeichneten, hinderlichen und gefährlichen Stellen ſorgfältig zu vermeiden.

Art. 22.

n. der Pulverladungen.

Schiffe, welche Schießpulver geladen haben, müſſen eine ſchwarze Flagge führen und dürfen nicht bei Nachtfahren. Anderen Fahrzeugen, insbeſondere den Dampfſchiffen, haben ſie möglichſt fern und vor dem Winde zu bleiben.

Sie dürfen niemals in der Nähe anderer Schiffe vor Anker gehen und müſſen ſich ankommenden Fahrzeugen bemerklich machen.

Größere Militair oder andere ungewöhnliche Pulvertransporte unterliegen den beſonderen Sicherheitsvorſchriften, die, nach dem Ermeſſen der dabei betheiligten Uferſtaaten, entweder im Allgemeinen oder für den einzelnen Fall als erforderlich angeſehen werden dürften.

Art. 23.

E. Gegenſeitige Befugniß und Oberlegenheiten a. d. Schiffsführer Mannſchaften und Paſſagiere.

Der Schiffsführer hat in allem, was das Fahrzeug ſelbſt, deſſen Leitung, Erhaltung, Ladung u. ſ. w. und die Aufrechthaltung der guten Ordnung auf demſelben betrifft, den Oberbefehl über Mannſchaft und Paſſagiere, welche verpflichtet ſind, ſich den von ihm in jenen Beziehungen ertheilten Anordnungen ohne Widerſpruch zu fügen. Daſſelbe gilt von den Floßführern und den ihm beigegebenen Leuten.**)

Widerſpenſtige, unruhige und Unordnung erregende Individuen können noch während der Fahrt aus dem Schiffe oder von dem Floße entfernt und der nächſten Polizeibehörde zur Beſtrafung übergeben werden.

Dagegen iſt der Schiffsführer verpflichtet nicht allein gegen die ihm untergebene Mannſchaft ein anſtändiges, das ihm unbedingt nöthige Anſehen bei derſelben ſicherndes Benehmen zu beobachten, ſondern auch die Achtung gegen ſeine Paſſagiere niemals aus den Augen zu ſetzen, und dieſelben nicht mit Zumuthungen zu behelligen, zu deren Befolgung ſie in gedachter ihrer Eigenſchaft nicht verbunden ſind.

Insbeſondere dürfen Handleiſtungen von den Paſſagieren nur in Fällen dringender Gefahr gefordert werden.

*) Vrgl. unten Schluß-Prot. der V. Elbſch.-Rev. Komm. § 2.
**) Vrgl. unten Schluß-Prot. der III Elbſch.-Rev.-Komm. § 10 und Schluß-Prot. der V. Elbſch.-Rev.-Komm. § 1.

Art. 24.

b. d. Schiffsführer Lootsen u. Schiffsmannschaften.

Sobald ein Lootse die Führung des Fahrzeugs übernommen hat, geht alle Befugniß, Verpflichtung und Verantwortlichkeit in Bezug auf die Leitung des Schiffs vom Schiffsführer auf denselben über, und die Mannschaft ist zur unbedingten Befolgung seiner Befehle verbunden. Nach Zurücklegung der gefährlichen Stelle tritt der Schiffsführer in die, ihm als solchem zukommenden Befugnisse und Verbindlichkeiten ohne weiteres wieder ein.

Art. 25.

c. Verpflichtungen des Schiffsführers und der Mannschaft.

a. in Ansehung der Güterladungen.

Der Schiffsführer ist verpflichtet, die größte Aufmerksamkeit auf die geladenen Fracht und Passagier Güter zu verwenden, und nicht allein das Abhandenkommen oder Verderben sondern auch jede Beschädigung derselben möglichst zu verhüten.

Gleiche Fürsorge liegt jedem Einzelnen der Schiffsmannschaft ob.

Für den Ersatz des, durch Abhandenkommen, Verletzung oder Verderben der Ladung herbeigeführten, Schadens ist der Schiffsführer stets zunächst verhaftet, insoweit er nicht nachzuweisen vermag, daß der Schade durch innern Fehler der Sache, mangelhafte Verpackung oder unabweisliche Ereignisse verursacht worden sei.

Art. 26.

b. bei entdeckten Schiffsdiebstählen.

An der Waarenladung verübte Diebstähle sind vom Schiffsführer unmittelbar nach ihrer Entdeckung, der nächsten Elbschiffahrtspolizeilichen Behörde unter genauer Angabe aller Umstände zur weitern polizeilichen Erörterung anzuzeigen.

Art. 27.

c. verbotener Handelsverkehr der Schiffer.

Der auf Frachtschiffen oder Flößen dienenden Mannschaft ist es untersagt, neben den eingeladenen Gegenständen, gleichnamige oder andere Waaren für eigene Rechnung auf dem Schiffe oder Floße mit sich zu führen und Handel oder ähnliche Geschäfte mit solchen zu treiben.

Der Schiffs- oder Floßführer darf über das Fahrzeug oder Floß oder über die auf denselben geladenen Gegenstände in einer, mit dem Manifeste in Widerspruch stehenden Art und Weise nicht verfügen, insofern er sich nicht als Eigner des Schiffes oder Floßes, oder der Ladung, soweit er darüber disponiren will, oder endlich, als hierzu vom Schiffs-, Floß- oder Waaren-Eigenthümer ausdrücklich beauftragt, genügend auszuweisen vermag.

Niemand darf sich mit den Schiffsleuten oder mit hierzu nicht gehörig legitimirten Schiffs- oder Floßführern in dergleichen Handelsgeschäfte auf irgend eine Weise mittel- oder unmittelbar einlassen.

Uebertretungen dieser Verbote sollen von den elbschiffahrtspolizeilichen Behörden zur Untersuchung gezogen und entweder sofort polizeilich bestraft (Art. 30.) oder, dafern sich bei der Untersuchung der Verdacht eines criminellen Verbrechens herausstellen sollte, zur weiteren Untersuchung und Bestrafung an die zuständige Gerichtsbehörde abgegeben werden.

Art. 28.

d. bei Unglücksfällen.

Bei sich ereignenden, das Fahrzeug oder Floß mit Gefahr bedrohenden Unglücksfällen dürfen Führer und Mannschaft, bei Vermeidung scharfer Ahndung das Schiff oder Floß nicht sogleich verlassen. Vielmehr müssen sie vor allen Dingen auf Beseitigung der Gefahr, dafern hierzu noch die Möglichkeit vorhanden, wo aber nicht, und wenn die Gefahr dringend ist, vorerst auf Rettung der Passagiere, sodann auf Bergung der Waarenladung die angestrengteste Thätigkeit verwenden. Führer und Mannschaft der in der Nähe befindlichen Fahrzeuge aller Art und der Flöße sind zu schleunigster Hülfsleistung verpflichtet.

Der zuständigen Behörde ist demnächst von dem Vorfall sofort Anzeige zu machen, und deren weiteren Anordnungen Folge zu leisten, auch vom Schiffsführer dem Eigenthümer des Fahrzeuges und den Waarenabsendern baldmöglichst Nachricht zu geben.

Art. 29.

G. Paß-Polizei. Führer, Paſſagiere und Mannſchaften haben die, in den Staaten, auf welche die Fahrt ſich erſtreckt, geltenden paßpolizeilichen Vorſchriften zu beobachten.*)

Der Schiffsführer iſt in dieſer Beziehung nicht allein für ſeine Schiffsleute verantwortlich, ſondern auch berechtigt und verpflichtet, die Paſſagiere zur Erfüllung ihrer Obliegenheiten aufzufordern.

Wenn jedoch ein Elbſchiff, nach der Geſetzgebung des Staates, welchem es angehört, eine amtlich beglaubigte Muſterrolle führt, in welcher Name, Alter und Wohnort der Schiffsleute und die Bedingungen ihres Dienſtverhältniſſes angegeben ſind, ſo ſoll eine ſolche Muſterrolle zur perſönlichen Legitimation der darin aufgeführten Schiffsleute, ſo lange dieſe ſich bei ihrem Schiffe befinden, in allen Elbuferſtaaten als genügend angenommen werden.

Art. 30.

H. Strafbeſtimmungen. Die Uebertretung einer der obigen Vorſchriften wird außer dem vom Angeſchuldigten etwa zu leiſtenden Schadenerſatze, mit einer, nach der größeren oder geringeren Abſichtlichkeit, Schädlichkeit oder Gefährlichkeit der Uebertretung abzumeſſenden, Ordnungsſtrafe von 1 bis 10 Thalern, oder, im Fall des Unvermögens, mit verhältnißmäßigem Gefängniß beſtraft. Daneben bleibt, inſofern die ſtrafbare Handlung ein criminelles Verbrechen enthält, die Unterſuchung und Beſtrafung deſſelben den zuſtändigen Gerichtsbehörden vorbehalten.

Die erkannten Geldſtrafen ſind in der Währung des 14 Thalerfußes zu erlegen, mit Ausnahme Böhmens, in welchem letztere im Verhältniſſe von 21 : 20 auf Oeſterreichiſche Conventions-Münze reduzirt wird.**)

Wegen dieſer Geldſtrafen haften

I. Haftung wegen der Geldſtrafen.

1) der Schiffsführer für die verurtheilten Individuen von der Schiffsmannſchaft, inſofern gegen dieſe weder die erkannte Geldſtrafe noch die ſubſidiariſche Gefängnißſtrafe, vollſtreckt werden kann, wobei jedoch dem Schiffsführer der Regreß gegen die Schuldigen vorbehalten bleibt.
2) das Schiff für den Schiffsführer.

Art. 31.

K. Schlußbeſtimmung. Die Ratificationen dieſer Uebereinkunft ſollen gleichzeitig und in Verbindung mit denjenigen der Elbſchiffahrts-Additional-Akte ertheilt und ausgewechſelt werden.

Deſſen zur Urkunde iſt dieſe Uebereinkunft von ſämmtlichen Commiſſarien unterſchrieben und unterſiegelt worden.

Geſchehen, Dresden den 13. April, im Jahre Eintauſend Achthundert Vier und Vierzig.

---

*) Vrgl. Schluß-Prot. der III. Elbſch.-Rev.-Komm. § 10 und Schluß-Prot. der V. Elbſch.-Rev.-Komm. § 1.

**) Vrgl. unten Schluß-Prot. der V. Elbſch.-Rev.-Komm. § 7.

Ergänzungen

zu der „Uebereinkunft, die Erlaſſung ſchifffahrt- und ſtrompolizeilicher Vorſchriften für die Elbe betreffend“ vom 13. April 1844.

Aus den Schlußprotokollen der dritten und der fünften Elbſchifffahrts-Reviſionskommiſſion.

Zu den §§ 8, 14 und 17 der ſtrompolizeilichen Uebereinkunft.

Einführung von Nachtſignalen für die Dampfſchiffe.

Die in Artikel 8, 14 und 17 der Uebereinkunft vom 13. April 1844 wegen ſchiffahrts- und ſtrompolizeilicher Vorſchriften enthaltenen Beſtimmungen über Signaliſirung mittelſt erleuchteter Laternen bei Nacht oder dichtem Nebel werden in Betreff der oberhalb Hamburg oder Harburg die Elbe befahrenden Dampfſchiffe, wie folgt, erweitert und verändert: M. Schl. Pr. § 11

1. Vom 1. Juni 1854 an ſoll jedes Dampfſchiff, vom Eintritte der Nacht an, ſowie bei dichtem Nebel folgende Laternen führen:

a) wenn es in Bewegung iſt:
ein helles weißes Licht oben am Maſte (an einer Stange) oder oben vorn am Schornſtein,
ein grünes Licht an der Steuerbordſeite (rechts),
ein rothes Licht an der Backbordſeite (links);

b) wenn es vor Anker liegt:
ein gewöhnliches helles Licht oben am Maſte (an einer Stange) oder oben vorne am Schornſtein.

2. Die Laternen müſſen ſo eingerichtet ſein, daß das Licht gleichmäßig, ungebrochen und klar ſcheint.

3. Die Seitenlaternen mit farbigem Lichte ſind vorn am Radkaſten anzubringen und nach der Seite des Schiffsdecks mit mindeſtens drei Fuß hohen Schirmen zu verſehen, damit das Licht der einen Seite von der andern nicht geſehen werden kann.

Die Anwendung der vorſtehend angeordneten Zeichen ergiebt ſich aus der in der Anlage beigefügten Erläuterung.

4. Uebrigens bleiben die in der Uebereinkunft vom 13. April 1844 enthaltenen Vorſchriften, namentlich über die Zeichen mittelſt der Glocke oder der Dampfpfeife, und über die Beleuchtung der Segelſchiffe bei Nacht oder dichtem Nebel, in Kraft.

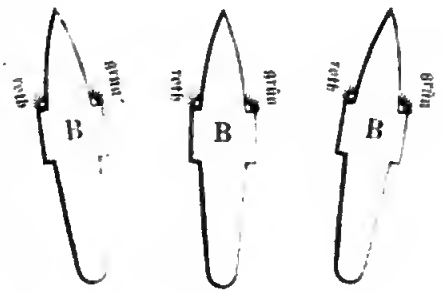
Erklärung

in Betreff der Anwendung der farbigen Lichter auf Dampfſchiffen während der Nacht zur Verhütung des Anſegelns.

1. Stellung.

M. Schl.-Pr. Anl. B.

In dieſer wird das Dampfſchiff A nur das rothe Licht des Dampfſchiffes B in deſſen 3 hier angedeuteten Stellungen ſehen können. — A wird daher ſicher ſein, daß B ihm die Backbordſeite zuwendet, und daß es in einer oder der andern Richtung vom Steuerbord nach Backbord (von rechts nach links) hin an ihm vorüberſegelt. A wird demnach — wenn die Schiffe ſich ſo nahe ſind,

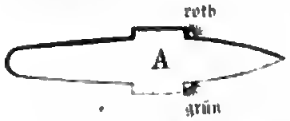


daß ein Anſegeln zu befürchten ſteht — mit Sicherheit ſein Ruder Backbord legen und klar werden. Auf der andern Seite wird das Dampfſchiff B in jeder ſeiner drei Stellungen das grüne, rothe und Maſtlicht von A in Form eines Dreiecks ſehen und daraus entnehmen, daß ſich ihm ein Dampfſchiff nähert, wonach es dann ſeine Anordnungen treffen kann.

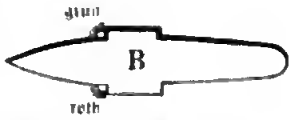
Es bedarf kaum der Erwähnung, daß das Maſtlicht in jeder Stellung nach vorne zu ſehen iſt.

2. Stellung.

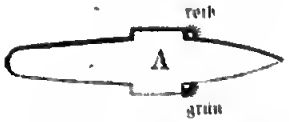
Hier wird A nur das grüne Licht von B ſehen und daraus entnehmen, daß B in der Richtung von Backbord nach Steuerbord an ihm vorübergeht. Auf der andern Seite werden die drei Lichter von A, die ſämmtlich für B ſichtbar ſind, dieſem zeigen, daß es nach ihm hinſteuert.



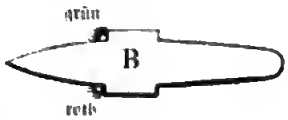
3. Stellung.



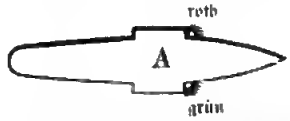
A und B werden nur die beiderſeitigen rothen Lichter ſehen, da die Schirme die grünen bedecken. Beide Schiffe werden daher Backbord an einander vorübergehen.



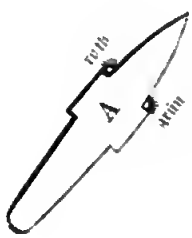
4. Stellung.



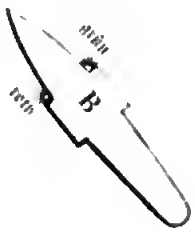
Hier werden A und B nur die beiderſeitigen grünen Lichter ſehen, indem die Schirme die rothen bedecken. Sie fahren daher Steuerbord an einander vorüber.



5. Stellung.

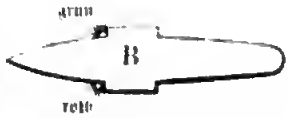


Dieſe Stellung erheiſcht ganz beſondere Vorſicht. Daß das rothe Licht für A und das grüne für B ſichtbar iſt, wird beiden andeuten, daß ſie ſich in ſchiefer Richtung einander nähern. A muß daher ſein Ruder nach der allgemeinen Regel der folgenden Stellung Backbord legen.



6. Stellung.

Hier werden die beiden farbigen Lichter, die beiden Fahrzeugen ſichtbar ſind, anzeigen, daß ſie gerade auf einander losſegeln.



In dieſer Stellung wird die bereits allgemein angenommene Regel befolgt, daß beide das Ruder Backbord legen.

Es iſt nothwendig, die farbigen Lichter innenbords mit einem Schirm von Holz oder Segeltuch zu verſehen, um dem vorzubeugen, daß ſie beide zugleich noch von einer andern Richtung, als der von Vorn her geſehen werden. Dies iſt von Wichtigkeit, weil ſonſt jede Berechnung aufhört, was die angeführten Stellungen zur Genüge darthun. Sind die farbigen Lichter hingegen mit Schirmen verſehen, ſo iſt kein Irrthum in Bezug auf die Richtung des Laufes der Schiffe möglich.

Zu den §§ 23 und 29 der ſtrompolizeilichen Uebereinkunft.

Einführung von Dienſtbüchern für die Schiffsleute.

1. Zum Zweck der Einführung von Dienſtbüchern für die, die Elbe zwiſchen Melnik und Hamburg befahrenden Schiffsleute ſollen die in der Anlage enthaltenen Vorſchriften mit dem 1. Juli 1854 zur Ausführung kommen und von den Regierungen die dazu nöthigen Anordnungen rechtzeitig getroffen werden. M. Schl.-Pr. § 10

2. Die nach dem der Anlage beigefügten Formulare vorſchriftsmäßig ausgefüllten Dienſtbücher ſollen für ihre Inhaber, ſo lange dieſelben ſich bei den Schiffen, auf welche ihr Dienſt ſich bezieht, befinden, als genügender perſönlicher Ausweis in allen Elbuferſtaaten angenommen werden.

3. Jedem Uferſtaale ſteht es frei, für die von ſeinen Behörden auszufertigenden Dienſtbücher der Schiffer aus ſeinem eigenen Gebiele, außer den dermalen verabredeten Erforderniſſen, noch beſondere Zuſätze vorzuſchreiben.

4. Für die Dienſtbücher ſoll nur ein, die Anſchaffungskoſten etwa deckender Preis erhoben werden, jede Eintragung in dieſelben aber, ſowie jede darin vorzunehmende amtliche Beglaubigung gebührenfrei geſchehen.

Anlage.

1. Jeder Dienſtmann auf einem Elb-Schiffe oder -Floße (Lehrling, Junge, Schiffsknecht, Zugknecht, Heizer, Geſelle, Matroſe, Bootsmann, Steuermann), muß mit einem Dienſtbuche nach dem anliegenden Muſter verſehen ſein und daſſelbe auf jeder Reiſe bei ſich führen. M. Schl.-Prot. Anl. A.

Zu den Perſonen, welche hiernach mit einem Dienſtbuche für Schiffleute verſehen ſein müſſen, ſollen in Zukunft auch die ſ. g. Häupler gehören. b. Schl. Pr. § 4.

2. Die zur Ausſtellung der Dienſtbücher zuſtändigen Behörden, welche jeder Uferſtaat für ſein Gebiet zur öffentlichen Kenntniß bringen wird, haben in jedes von ihnen auszugebende Dienſtbuch, vor Aushändigung deſſelben, das Signalement des Inhabers, nachdem deſſen Identität nachgewieſen worden ſein wird, vollſtändig einzutragen.

3. Schiffseigner, Schiffs- oder Floßführer haben bei jeder Annahme eines Dienſtmannes ſich deſſen Dienſtbuch vorlegen zu laſſen und darin über das einzugebende Dienſtverhältniß das Erforderliche einzutragen.

Die Befolgung dieſer Vorſchriften in Beziehung auf ſchon vor Erlaſſung derſelben eingegangene Dienſtverhältniſſe iſt binnen 3 Monaten nachzuholen.

4. Der Dienſtmann darf in ſeinem Dienſtbuche keine Aenderungen oder Zuſätze machen, oder durch Unberechtigte machen laſſen.

5. Das Dienſtbuch muß ſowohl dem Dienſtherrn als einer jeden Polizeibehörde auf Verlangen jederzeit vorgelegt werden.

6. Den Polizeibehörden liegt es ob, Beſchwerden des Dienſtmannes über ein demſelben ertheiltes oder verweigertes Zeugniß zu erledigen und die dadurch etwa herbeigeführten Aenderungen und Zuſätze im Dienſtbuche nachzutragen.

7. Auf jedem Elbſchiffe iſt ein Verzeichniß der Perſonen, welche auf demſelben in Dienſt getreten ſind, zu führen und aufzubewahren. Dem Namen jedes entlaſſenen Dienſtmannes iſt eine Bemerkung über Anfang und Ende ſeiner Dienſtzeit und eine wörtliche Abſchrift des ihm bei ſeinem Abgange ertheilten Zeugniſſes beizuſetzen.

Jenes Verzeichniß iſt jeder Schiffahrts- und Polizeibehörde an der Elbe auf Verlangen zur Einſicht vorzulegen.

8. Uebertretungen der obigen Vorſchriften werden nach Maaßgabe des Art. 30 der, die Erlaſſung ſchiffahrts- und ſtrompolizeilicher Vorſchriften für die Elbe betreffenden Uebereinkunft vom 13. April 1844 beſtraft.

Dienſtbuch

für den

(Schiffsgeſellen, Schiffsjungen u. ſ. w.)

Ausgefertigt zu . . . . . den 18

(Unterſchrift der ausfertigenden Behörde.)

Bezeichnung des Inhabers.

Name:
Geburtsort:
Alter:
Größe:
Haare:
Augen:
Beſondere Zeichen:

Eigenhändige Unterſchrift des Inhabers:
(Vor- und Zuname.)

Unterzeichnet in Gegenwart und atteſtirt von dem Beamten:

Abdruck der Verordnung d. d. . . . . wegen Einführung von Dienſtbüchern für die Dienſtleute auf den Elb Fahrzeugen.

Zeugniß Nr. . . . . .

Name des Schiffseigners oder Schiffsführers (Floßführers) und des von ihm geführten Schiffs	
Angabe, unter welchem Datum und von welcher Behörde ihm das Patent ertheilt iſt	
Tag des Dienſtantritts	
Inhaber dient als . . . . . . auf die Zeit von . . . . . . gegen einen Lohn von	
Tag der Dienſtbeendigung	
Angabe des Entlaſſungs-Grundes	
Eigenhändig mit vollem Namen zu unterſchreibendes Zeugniß des Schiffseigners oder Schiffsführers (Floßführers) über Betragen und Tüchtigkeit des Dienſtmannes	

Bemerkungen der Polizeibehörde.

Zeugniß Nr . . . . . .

Digitized by Google

Gültigkeit der Dienſtbücher der Schiffsleute für Reiſen zu Lande.

Die Dienſtbücher der Schiffsmannſchaften (§ 10 des Schlußprotokolles vom 8. Febr. 1854) ſind § Schl. Pr. § 1.

a) bei Waſſerreiſen, d. h. ſo lange ſich der Inhaber des Dienſtbuches auf dem Schiffe, auf welches ſich ſein Dienſt bezieht, befindet, als auf unbeſtimmte Zeit gültige Reiſelegitimation zu betrachten, ſofern nicht wegen der Militairpflicht des Inhabers die Gültigkeitsdauer zu beſchränken geweſen iſt. Eine Viſirung der Dienſtbücher bei Waſſerreiſen iſt nicht erforderlich.

b) Bei Landreiſen haben die Dienſtbücher ebenſo als genügende Reiſelegitimation zu gelten, wenn die im Dienſte eines Schiffseigenthümers befindlichen Schiffsleute ſich aus einem beſtimmt anzugebenden Grunde, im Intereſſe des Schiffsherrn, nach einem Orte zu Lande begeben, oder wenn ſie nach Auflöſung des Dienſtverhältniſſes die Landreiſe zur Rückkehr in ihre Heimath oder zur Reiſe nach einem andern Uferplatze, um ein anderweitiges Dienſtverhältniß einzugehen, antreten müſſen. In dieſem Falle iſt das Dienſtbuch unter Beſtätigung des fortdauernden oder aufgelöſten Dienſtverhältniſſes, des Reiſezwecks und der Reiſeroute von der Polizeibehörde des Ortes, wo der Schiffsmann das Schiff verläßt und die Landreiſe antritt, zu viſiren. An Orten, wo keine beſondere Polizeibehörde beſteht, geſchieht die Viſirung von der für den Ort mit der Fremdenpolizei beauftragten Verwaltungsbehörde.

Die Gültigkeit der in ſolcher Weiſe viſirten Dienſtbücher dauert jedoch nur vier Monate, nach deren Abtauf die Dienſtbuch-Inhaber verpflichtet ſind, ſich mit einer vorſchriftsmäßigen Reiſeurkunde zu verſehen.

Zu den §§ 16—20.

Paſſirung von in Bau begriffenen oder ſtark gekrümmten ꝛc. Fahrwaſſerſtellen ſeitens der Dampfſchiffe.

a) Die Dampfſchiffe und die Dampfſchleppſchiffe ſind verpflichtet, ſich von denjenigen Stellen, an welchen Strombauten ausgeführt werden, wenn dieſe Stellen bei Tage mit einer rothen Fahne und bei Nachtzeit mit zwei übereinander ſtehenden Laternen, welche am linken Elbufer ein rothes, am rechten aber ein weißes Licht zeigen, kenntlich gemacht ſind, nicht minder von den Ladeſtellen, an welchen Schiffe angelegt haben, möglichſt entfernt zu halten und langſam in der Art an denſelben vorüberzugehen, daß ſie in der Auffahrt nur mit halber Kraft, in der Niederfahrt aber mit thunlichſt geringer Benutzung der Dampfkraft fahren. § Schl. Pr. § 2

b) Die auf Dampfſchiffe bezüglichen Beſtimmungen der Uebereinkunft vom 13. April 1844, die Erlaſſung ſchiffahrts- und ſtrompolizeilicher Vorſchriften für die Elbe betreffend, beziehen ſich auch auf Dampfſchleppſchiffe und die von ihnen bugſirten Schleppkähne.

c) Beim Paſſiren ſtark gekrümmter, oder enger, oder ſeichter Fahrwaſſerſtellen haben die Dampfſchleppſchiffe in der Bergfahrt zu gleicher Zeit nur ein oder höchſtens zwei Schiffe durchzuſchleppen, die übrigen aber unterhalb, beziehungsweiſe oberhalb der bezeichneten Gefahrſtellen ſo lange zu Anker zu bringen, bis der ganze Schleppzug hinübergebracht iſt. In der Thalfahrt dagegen ſind auf der Strecke unterhalb Magdeburg die Schleppkähne entweder ſämmtlich loszutaſſen, damit ſie einzeln über die Gefahrſtellen treiben, oder ſie ſind von dem Dampfſchiffe einzeln, und zwar neben demſelben befeſtigt, über die Gefahrſtellen zu bringen.

d) Uebertretungen der vorſtehenden Vorſchriften werden nach Art. 30 der Uebereinkunft vom 13. April 1844 beſtraft.

Zu § 30.

Münzsorten, in denen die Geldstrafen zu entrichten.

H. Schl.-Pr. § 7. Zweites Alinea des Artikels 30 der Uebereinkunft, die Erlassung schiffahrts- und strompolizeilicher Vorschriften für die Elbe betreffend, wird dahin abgeändert:

„Die erkannten Geldstrafen sind in der Währung des Dreißigthaler-Fußes oder des Fünfundvierziggulden-Fußes (Münzvertrag vom 24. Januar 1857) oder auch des Vierzehnthaler-Fußes zu erlegen."

№ 237.

Vereinbarung

zwischen

Oesterreich, Preußen, Sachsen, Anhalt-Dessau-Cöthen, Anhalt-Bernburg und Hamburg, die Verwaltung und Erhebung des gemeinschaftlichen Elbzolles zu Wittenberge betreffend, vom 1. April 1863.

Artikel 1.

Oesterreich, Sachsen, Anhalt Dessau-Cöthen, Anhalt-Bernburg und Hamburg übertragen ihre Rechte zur Verwaltung und Erhebung der ihnen zustehenden Antheile an der, ihnen in Gemeinschaft mit Preußen überwiesenen, im Eingange näher bezeichneten Hälfte des Wittenberger Elbzolles an Preußen, welches die Verwaltung und Erhebung der letzteren durch sein, in Wittenberge bestehendes, der Leitung und Aufsicht der Königlich Preußischen Regierung, Abtheilung für die Verwaltung der indirecten Steuern zu Potsdam, unterstelltes und als Elbzoll-Hebestelle unter der Bezeichnung „Vereinigtes Elbzollamt" zu constituirendes Haupt-Zollamt nach den, im Königreiche Preußen bestehenden Vorschriften geschehen lassen wird.

Art. 2.

Den Regierungen von Oesterreich, Sachsen, beiden Anhalt und Hamburg soll es frei stehen, nach Wittenberge Beamte zu dem Zwecke zu senden, um von der Geschäftsführung des vereinigten Elbzollamtes nach allen Richtungen hin eingehende Kenntniß zu erlangen, wozu diesen Beamten alle Gelegenheit bereitwillig gewährt werden wird.

Art. 3.

Preußen stellt die für das vereinigte Elbzollamt erforderlichen Locale und Beamten, unterhält die ersteren, besoldet die letzteren und übernimmt auch die etwa an diese nach eingetretener Dienstunfähigkeit zu zahlenden Pensionen; es beschafft und unterhält ferner alle zur Ausrüstung der Bureaux erforderlichen Dienstutensilien und gewährt alle Bureaubedürfnisse.

Zur Entschädigung der hier übernommenen Verpflichtungen wird Preußen für berechtigt erklärt, alljährlich von dem Brutto Betrage der, bei dem vereinigten Elbzollamte eingehobenen Elbzölle ein und ein halbes Procent in Abzug zu bringen und in seine separative Staatscasse zu vereinnahmen.

Wenn der in dem vorletzten Absatze des Artikels 7 der Uebereinkunft vom 4. April 1863, eine neue Regulirung der Elbzölle betreffend, vorgesehene Fall einer Blokade der Elbe eintreten und dem zu Folge die dort erwähnte Ueberweisung der Elbzolleinnahmen an Hannover, Dänemark, Mecklenburg und beide Anhalt erfolgen sollte, so verpflichten sich Oesterreich, Sachsen, beide Anhalt und Hamburg, den Betrag der vorerwähnten Verwaltungskosten von einem und einem halben Procente der Einnahmen aus der ihnen gemeinschaftlich mit Preußen zugewiesenen Elbzollhälfte nach Verhältniß der ihnen an derselben zustehenden Antheile an Preußen zu gewähren.

Art. 4.

Nach dem Schluſſe jedes Kalender-Halbjahres wird Preußen an Oeſterreich, Sachſen, Anhalt-Deſſau-Cöthen, Anhalt-Bernburg und Hamburg eine Ueberſicht des, in dem abgelaufenen Zeitraume eingehobenen Elbzollbetrages und der aus demſelben in Gemäßheit des Art. 6 der Uebereinkunft vom 4. April 1863, eine neue Regulirung der Elbzölle betreffend, an Anhalt-Deſſau-Cöthen und Anhalt-Bernburg, ſowie nach Art. 7 derſelben an dieſe beiden Staaten und an Hannover, Dänemark und Mecklenburg-Schwerin zu leiſtenden und abgeführten Zahlungen gelangen zu laſſen.

Art. 5.

Inſoweit die eingehobenen Zollbeträge zur Beſtreitung der im vorſtehenden Art. 4 erwähnten Zahlungen nicht ausreichen, wird Preußen das Fehlende für Rechnung von Oeſterreich, Sachſen und Hamburg vorſchießen, beziehentlich für eigene Rechnung hinzuzahlen, wogegen dieſe Staaten ſich verpflichten, den am Schluſſe des Kalenderjahres aus der, alsdann von Preußen gelegten Schlußrechnung ſich für Preußen ergebenden Vorſchuß, und zwar Oeſterreich und Sachſen mit je zwanzig Procent, Hamburg aber mit dreißig Procent an die Königlich Preußiſche General-Staatscaſſe in Berlin zu erſtatten.

Art. 6.

Ergiebt dagegen die Jahresſchluß-Rechnung einen Ueberſchuß von den erhobenen Zöllen, ſo werden von demſelben an Oeſterreich und Sachſen je zwanzig Procent und an Hamburg dreißig Procent abgeführt werden.

Art. 7.

Die Geldbußen, welche wegen Hinterziehung des Elbzolles oder wegen Uebertretung ſolcher Vorſchriften verhängt werden, die ſich auf die Erhebung des Elbzolles unmittelbar beziehen (Elbzoll-Defraudationen oder Contraventionen) werden in gleicher Weiſe, wie die Erträge aus dem Elbzolle zur Vertheilung gebracht; dagegen verbleiben ſolche Geldbußen, welche wegen Uebertretung ſchifffahrts- und ſtrompolizeilicher Vorſchriften verhängt werden, wie bisher denjenigen Staaten, durch deren Behörden dieſelben verhängt worden ſind.

Art. 8.

Wegen des Begnadigungs- und Strafverwandlungs-Rechtes verbleibt es bei den deshalb in § 51 der Elbſchiffahrts-Additionalakte vom 13. April 1844 getroffenen Beſtimmungen.

Art. 9.

Ueber die Zuläſſigkeit der Rückzahlung von zuviel oder mit Unrecht erhobenen Elbzollbeträgen befindet Preußen ausſchließlich, und zwar, theils auf beſonderes Anſuchen, theils bei Gelegenheit der durch ſeine Behörden zu bewirkenden Reviſion der von dem vereinigten Elbzollamte geführten Regiſter und alljährlich zu legenden Rechnung. Dahingegen ſollen Elbzoll Remiſſionen nur mit Zuſtimmung ſämmtlicher bei dieſer Vereinbarung betheiligten Staaten zuläſſig ſein.

Art. 10.

Gegenwärtige Vereinbarung ſoll ſo lange dauern, als die Uebereinkunft vom 4. April 1863, eine neue Regulirung der Elbzölle betreffend, in Wirkſamkeit bleibt.

Art. 11.

Die vorſtehende Vereinbarung ſoll den contrahirenden Regierungen zur Genehmigung vorgelegt, und ſollen die darüber ausgefertigten Ratifications-Urkunden vor dem Schluſſe des Monats Mai dieſes Jahres zu Berlin ausgewechſelt werden.

№ 238.

Bekanntmachung,

betr. Anordnung der Behörden für das hiesige Elbzollgericht.

In den zu Dresden abgeschlossenen Verträgen ist bestimmt, daß in sämmtlichen Elbuferstaaten Elbzollgerichte errichtet werden sollen, deren Kognition folgende Gegenstände, wie diese in der Elbschiffahrts-Akte und den Additional-Artikeln enthalten, zu unterwerfen sind.

Die betreffenden Stellen lauten folgendermaßen:

„Art. 26 der Akte von 1821.

Ehe die gegenwärtige Konvention in Kraft tritt, soll ein im Orte des Zoll-Amts oder möglichst nahe wohnender, dem richterlichen Dienste vorstehender Beamter zur summarischen Behandlung und Entscheidung folgender Gegenstände bestellt oder verpflichtet werden:

a. über alle Zoll-Kontraventionen und die hierdurch verwirkte Strafe, insofern der Schiffer sich denselben nicht freiwillig unterwirft;
b. über Streitigkeiten wegen Zahlung der Zoll-, Krahnen-, Waage-, Hafen-, Werft- und Schleusen-Gebühren, und wegen ihres Betrages;
c. über die von Privatpersonen unternommene Hemmung des Leinpfades;
d. über die beim Schiffsziehen veranlaßten Beschädigungen an Wiesen und Feldern, sowie überhaupt jeden Schaden, den Flößer oder Schiffer während der Fahrt oder beim Anladen durch ihre Fahrlässigkeit anderen verursacht haben sollten;
e. über den Betrag der Bergelöhne und anderer Hülfsvergütungen in Unglücksfällen, insofern die Interessenten darüber nicht einig sind.

§ 47 ad Art. XXVI. der Akte von 1844.

Außer den im Art. XXVI. erwähnten, werden den Elbzollgerichten noch folgende Gegenstände überwiesen:

1) die Untersuchung und Bestrafung

a. von Uebertretungen schiffahrts- und strompolizeilicher Vorschriften durch Schiffs- oder Floßführer, deren Dienstleute, Passagiere oder Schiffszieher;
b. von Excessen, welche die zur Bemannung der Stromfahrzeuge oder zum Schiffszuge gehörenden Personen gegen einander oder gegen die in Ausübung ihres Amtes begriffenen Elbzoll- oder Elbschiffahrts-Polizeibeamten begehen und nicht etwa einen criminellen Charakter an sich tragen, nebst der Entscheidung über die in allen diesen Fällen etwa zu leistende Entschädigung.

2) die Untersuchung und Entscheidung von Streitigkeiten

a. über Betrag und Zahlung der Lootsen-Gebühren;
b. zwischen Schiffsführern und Passagieren über Preis- und sonstige Bedingungen und Verhältnisse des Transportes;
c. zwischen den Eignern und Führern, den Dienstleuten und Zugnechten der Stromfahrzeuge über ihre Dienst- und Lohn-Verhältnisse."

Die oben genannte Vereinbarung erfordert eine nähere Bestimmung der Kompetenz der Hamburgischen Behörden, weshalb E. H. Rath veranlaßt hat, daß diese auf verfassungsmäßigem Wege getroffen werde.

Da nun durch Rath- und Bürger Schluß vom 16. December d. J. bestimmt worden ist, daß die Functionen eines Elbzollrichters, wie dieselben in dem Art. 26 der Elbschiffahrts-Akte vom Jahre 1821 und in dem § 47 zum Art. XXVI. der Additional-Akte vom 13. April d. J. näher verzeichnet stehen, dem jedesmaligen ältesten Polizeiherrn übertragen werden sollen, daß jedoch davon die im § 47 der Additional-Akte sub 2, a. b. c. sowie die im Art. 26 der Akte vom Jahre 1821

sub e, nicht minder die ebendaſelbſt sub d bemerkten Fälle, inſoweit ſie die Vergütung von Schäden betreffen, welche von den Flößern oder Schiffern während der Fahrt beim Anladen durch ihre Fahrläſſigkeit Anderen verurſacht werden, ausgenommen, und der Entſcheidung des Handelsgerichts reſervirt bleiben, und da dieſe Beſtimmungen mit den übrigen Vorſchriften der Dresdener Verträge mit dem 1. Januar 1845 in Kraft treten, ſo bringt E. E. Rath dieſes hierdurch zur allgemeinen Kenntniß. № 238.

Gegeben in Unſerer Raths-Verſammlung.

Hamburg, den 20. December 1844.

Traité № 239.

concernant l'abolition du droit de Stade ou de Brunshausen.

Unter-Anlage I zum Schluß-Protokoll der fünften Elbſchiffahrts-Reviſions-Kommiſſion.

Art. I. Sa Majesté le Roi de Hanovre prend envers Sa Majesté l'Empereur d'Autriche, Roi de Hongrie et de Behème, Sa Majesté le Roi des Belges, Sa Majesté l'Empereur du Brésil, Sa Majesté le Roi de Danemark, Sa Majesté la Reine d'Espagne. Sa Majesté l'Empereur des Français, Sa Majesté la Reine du Royaume Uni de la Grande Bretagne et d'Irlande, Son Altesse Royale le Grand-Duc de Mecklemburg-Schwerin, Sa Majesté le Roi des Pays-Bas, Sa Majesté le Roi des Royaumes de Portugal et des Algarves, Sa Majesté le Roi de Prusse, Sa Majesté l'Empereur de Toutes les Russies, Roi de Pologne, Grand-Duc de Finlande, Sa Majesté le Roi de Suède et de Norwège et les Sénats des Villes Libres et Anséatiques de Lubeck, Brême et Hambourg, qui l'acceptent, l'engagement.

1) d'abolir complètement et à jamais le droit jusqu'ici prélevé sur les cargaisons des navires qui, en montant d'Elbe venaient passer l'embouchure de la rivière dite Schwinge, droit généralement désigné sous le nom de péage de Stade ou de Brunshausen;
2) de ne substituer au droit dont la suppression est stipulée par le paragraphe précédent aucune nouvelle taxe, de quelque nature quelle soit, à raison de la coque ou des cargaisons, sur les navires qui monteront ou descendront l'Elbe;
3) de n'assujettir désormais sous quelque prétexte que se soit, à aucune mesure de contrôle relative au droit cessant les navires qui monteront ou descendront l'Elbe.

Il est cependant bien entendu que les dispositions ci-dessus ne seront obligatoires qu'à l'égard des Puissances qui ont pris part ou adhéreront au présent traité. Sa Majesté le Roi de Hanovre Se réservant expressément le droit de régler par accords particuliers, n'impliquant ni visite ni détention, le traitement fiscal et douanier des navires appartenant aux Puissances qui sont restées ou resteront en dehors de ce traité.

Art. II. Sa Majesté le Roi de Hanovre S'engage en outre envers les susdites Hautes Parties Contractantes.

1) à prendre soin comme par le passé et dans la mesure de Ses obligations actuelles, de la conservation des ouvrages qui sont nécessaires à la libre navigation de l'Elbe;
2) à n'introduire, à titre de compensation pour les dépenses résultant de l'exécution de cet engagement, aucune charge quelconque aux lieu et place du droit de Stade ou de Brunshausen.

№ 239. Art. III. Les engagements conteuus dans les deux articles précédens produi ront leur effet à partir du 1er juillet 1861.

Art. IV. Comme dédommagement et compensatlou des sacrifices que les stipulations ci-dessus doivont imposer à Sa Majesté le Roi de Hanovre, Sa Majesté l'Empereur d'Autricho, Roi do Hongrie et do Bobême, Sa Majesté le Roi des Belges, Sa Majesté l'Empereur du Brésil, Sa Majesté le Roi de Danemark, Sa Majesté la Reine d'Espagne, Sa Majesté l'Empereur des Français, Sa Majesté la Reine du Royaume Uni de la Grando Bretagne et d'Irlando, Son Altesse Royale le Grand-Dno de Mecklembourg-Sobwerin, Sa Majesté le Roi des Pays-Baa, Sa Majesté lo Roi des Royaumes de Portugal et des Algarves, Sa Majeaté le Roi de Prusse, Sa Majesté l'Empereur do Toutes les Russies, Rol de Pologne, Grand-Duo de Flnlande, Sa Majesté le Rol de Suèdo et de Norwège et les Sénats des Villes Libres et Anaéatiqnes de Lubeck, Brême ot Hambourg S'engagent de Leur côté à payer à Sa Majesté le Roi de Hanovre qui l'accepte, nne sommo totalo do

2,857,338⅓ Thalers (Allomands)

à répartir de la manière suivante:

Sur l'Anstricho	ponr	1,273	Th.	All.
„ la Bolgiqno	„	19,413	„	„
„ Brêmo	„	40,334	„	„
„ lo Brésil	„	1,013	„	„
„ lo Danomark	„	209,343	„	„
„ l'Espagne	„	37,789	„	„
„ la France	„	71,166	„	„
„ la Grando Bretagne	„	1,033,333⅓	„	„
„ Hambonrg	„	1,033,333⅓	„	„
„ Lubeck	„	8,885	„	„
„ le Mecklembourg	„	15,855	„	„
„ la Norwège	„	64,258	„	„
„ les Pays-Bas	„	169,963	„	„
„ lo Portugal	„	16,213	„	„
„ la Prusso	„	34,489	„	„
„ la Rnssie	„	7,983	„	„
„ la Suèdo	„	92,495	„	„

Il ost bleu enteudu qno les Hautes Parties Contractantes no seront éventuellement respousablos quo pour la quote-part miso à la charge de chacuno d'Elles.

Art. V. En ce qui regarde lo mode, lo lieu et l'époque de payement des différentes quote-parts, il est convenu quo le payement sera effectué

eu Thalers (Allemands);

à Hanovre ou à Hambonrg selon le cholx du Gouvernement payent;

et dans le termo do trois mois à partir dn 1er jnillot 1861.

Il pourra cependant intervenir des arrangements particuliers aux fins de proroger lo termo susindiqué on do stipuler le payemeut par annultés.

L'acquittemont d'intérêts au taux de quatre pour cent du capital deviendra obligatoire

à partir du 1er octobre 1861 pour les payemens en somme intégrale;

à partir du 1er juillet 1861 pour les payemens en termes.

Art. VI. L'exécntion des engagements réciproques contenns dans le présent traité est expressément subordonnée à l'accomplissement des formalités et règles établies par les lois constitutionelles de celles des Hautes Puissances Contractantes qui sont tenues d'en provoquer l'application, ce qu'Elles S'obligent à faire dans le plus bref délai possible.

Art. VII. Le présent traité sera ratifié et les ratifications en seront échangées

à Hanovre avant le 1er juillet 1861 ou aussitôt que possible après l'expiration de ce terme. № 239.

En foi de quoi les Plénipotentiaires respectifs l'ont signé et y ont apposé le cachet de leurs armes.

Fait à Hanovre le 22ème jour du mois de juin de l'an 1861.

Protocole.

Dans le cas où l'exécution des engagemens contenus dans les Articles VI et VII du traité de ce jour ne pourrait avoir lieu avant le 1er juillet 1861 il demeure entendu que le Gouvernement Hanovrien conservera le droit de maintenir après cette époque, à titre provisoire, par voie de cautionnement, le droit qu'il s'est engagé à abolir; mais au fur et à mesure, qu'une des Puissances Contractantes aura rempli les susdits engagements, le Gouvernement Hanovrien fera cesser, de son côté, les mesures provisoires de cautionnement et en ordonnera la décharge à l'égard des marchandises transportées dans les navires de cette Puissance. Il pourra néanmoins, jusqu'à l'accomplissement définitif, par toutes les Puissances Contractantes, des engagements contenus dans les Articles VI et VII, exiger des navires affranchis la justification de leur nationalité, sans qu'il puisse en résulter pour ces navires ni retard ni détention.

Fait à Hanovre le 22ème juin 1861.

Verfügung des Hannoverſchen Elbzollamtes zu Brunshauſen № 240.

in Betreff der Erhebung des Brunshauſer Zolles und der darauf bezüglichen Kontrolen, vom 25. März 1863.

Das königl. Miniſterium der Finanzen und des Handels hat, durch ein unterm 17. März an die königl. General-Direction der Waſſerzölle erlaſſenes Reſcript, in Betreff der Erhebung des Brunshauſer Zolles und der darauf bezüglichen Kontrolen folgende Erleichterungen angeordnet:

1) Die Erhebung des Brunshauſer-Zolles wird auf diejenigen Waaren beſchränkt, welche in oldenburgiſchen Schiffen die Zollinie paſſiren. In Betreff der Schiffe derjenigen Staaten, welche den Vertrag über die Ablöſung des Brunshauſer-Zolls vom 22. Juni 1861 haben unterzeichnen laſſen, die Erledigung der in den Artikeln VI und VII enthaltenen Vorbehalte aber wider Erwarten etwa verweigern ſollten, bleibt eine weitere Beſtimmung vorbehalten.
2) Die durch Miniſterial-Verfügung vom 25. Juni 1861 angeordnete Sicherſtellung des Zolls durch Depoſition oder durch Bürgſchaftsſcheine von Maklern findet in Zukunft nicht weiter ſtatt. Die bis jetzt bereits beſtellten Sicherheiten bleiben bei Kraft, bis ſie nach der im § 8 enthaltenen Vorſchrift der eben erwähnten Verfügung vom 25. Juni 1861 aufgehoben werden können.
3) Damit den Schiffen, welche hiernach von der Entrichtung und Sicherſtellung des Zolls befreiet ſind, dieſe Erleichterung zu Theil werden kann, iſt es erforderlich, daß ſie ihre Nationalität nachweiſen. Dieſe Nachweiſung ſoll jedoch durch Aufziehen der Flagge geſchehen können, zu deren Führung das Schiff berechtigt iſt. Nur in Fällen dringenden Verdachts eines Mißbrauchs der

№ 940. Flagge, bleibt es der Zollbehörde vorbehalten, die Einsicht der die Nationalität eines Schiffes bekundenden Papiere zu verlangen.

4) Die Verpflichtung zur Abgabe von Retourscheinen bei der Niederfahrt wird auf die unter No. 1 erwähnten (oldenburgischen) Schiffe beschränkt. Zur Vermeidung von Irrungen ist es indessen den Schiffen der übrigen Staaten zu empfehlen, auch bei der Niederfahrt ihre Nationalität durch Aufziehen der Flagge, zu deren Führung sie berechtigt sind, zu erkennen zu geben.

№ 941.

Vereinbarung

zwischen Hamburg und Lübeck in Betreff des Eßlinger Zolles.

(Die Ratifikationen sind am 18/20. Mai 1863 ausgewechselt).

In der Voraussetzung und für den Fall, daß die in der fünften Elbschiffahrts-Revisions-Kommission wegen einer neuen Regulirung des Elbzollwesens zwischen den Regierungen der Elbuferstaaten verhandelte Uebereinkunft zum Abschlusse gelangen und allerseits ratificirt werde, ist von den unterzeichneten Bevollmächtigten zur fünften Elbschiffahrts-Revisions-Kommission die nachfolgende Vereinbarung instruktionsmäßig abgeschlossen worden.

1) Die freie und Hansestadt Lübeck verzichtet auf den Eßlinger Zoll und verpflichtet sich, den die gänzliche Aufhebung dieses Zolles vom 1. Juli dieses Jahres ab bestimmenden Art. 12 der obgedachten Uebereinkunft wegen einer neuen Regulirung des Elbzollwesens zu genehmigen.

2) Dagegen zahlt die freie und Hansestadt Hamburg der freien und Hansestadt Lübeck eine jährliche Entschädigung von Crt. ℔ 2500, — schreibe: Zwei Tausend Fünfhundert Mark Courant; für das zweite Semester des laufenden Jahres 1863 die Hälfte dieser Summe mit Crt. ℔ 1250.

3) Die von den Vierlanden für ihre Entbehung vom Eßlinger Zoll bisher mit Crt. ℔ 150 pro Ao. gezahlte Abfindungssumme kommt mit der gänzlichen Aufhebung des Eßlinger Zolls in Wegfall.

4) Die Genehmigung der gegenwärtigen Vereinbarung durch die Hohen Senate von Lübeck und Hamburg wird gleichzeitig mit der Ratification der Uebereinkunft wegen einer neuen Regulirung des Elbzollwesens erfolgen.

Hamburg, den 31. März 1863.

gez. **Ad. Soetbeer**, Dr. **Th. Curtius**, Dr.

№ 942.

General-Vertrag

über die Ablösung des Scheldezolls, vom 16. Juli 1863.

Der Senat der freien und Hansestadt Hamburg, Se. Maj. der Kaiser von Oesterreich, König von Ungarn und von Böhmen, Se. Majestät der König der Belgier, Se. Majestät der Kaiser von Brasilien, Se. Excellenz der Präsident der Republik Chile, Se. Majestät der König von Dänemark, Ihre Majestät die Königin von Spanien, Se. Majestät der Kaiser der Franzosen, Ihre Majestät die Königin des vereinigten Königreiches von Großbritannien und Irland, Se. Majestät der König von Hannover, Se. Majestät der König von Italien, Se. Königliche Hoheit der Großherzog von Oldenburg, Se. Excellenz der Präsident der Republik Peru, Se. Majestät der König von Portugal und Algarbien, Se. Majestät der König von Preußen, Se. Majestät der Kaiser von ganz Rußland, Se. Majestät der König von Schweden und Norwegen, Se. Majestät der Kaiser der Ottomanen und die Senate der freien Hansestädte Lübeck und Bremen,

gleichmäßig von dem Wunſche beſeelt, die Schifffahrt der Schelde von dem Paſſagezoll, welcher dieſelbe belaſtet, auf immer zu befreien, die Reform der in Belgien erhobenen Schifffahrts-Abgaben ſicher zu ſtellen und dadurch die Entwicklung des Handels und der Schifffahrt Ihrer reſpectiven Staaten zu erleichtern, haben beſchloſſen, zu dieſem Zwecke einen Vertrag abzuſchließen und zu Ihren Bevollmächtigten ernannt, nämlich:

(Folgen die Namen der Bevollmächtigten)

welche, nachdem ſie ihre in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten ausgewechſelt haben, über nachfolgende Artikel übereingekommen ſind:

Art. 1. Die Hohen kontrahirenden Theile nehmen Akt:

1) von dem am 12. Mai 1863 zwiſchen Belgien und den Niederlanden abgeſchloſſenen Vertrage, welcher dem gegenwärtigen Vertrage beigefügt bleiben wird und durch welchen Se. Majeſtät der König der Niederlande für immer auf den Paſſagezoll, welcher durch den § 3 des Artikels 9 des Vertrages vom 19. April 1839 für die Schifffahrt der Schelde und ihrer Mündungen vereinbart iſt, verzichtet, und Se. Majeſtät der König der Belgier ſich verpflichtet, das auf 17,141,640 Gulden feſtgeſtellte Ablöſungscapital dieſes Paſſagezolles zu zahlen;

2) von der im Namen Sr. Majeſtät des Königs der Niederlande den Bevollmächtigten der Hohen kontrahirenden Theile am 15. Juli 1863 gemachten Erklärung, dahin gehend, daß die Aufhebung des Scheldezolles, in welche Se. Majeſtät eingewilligt hat, auf alle Flaggen Anwendung findet, daß dieſer Paſſagezoll unter keiner Form, welche es auch ſei, wieder hergeſtellt werden kann und daß dieſe Aufhebung die anderen Beſtimmungen des Vertrages vom 19. April 1839 unberührt laſſen wird, welche Erklärung als in den gegenwärtigen Vertrag, welchem ſie gleichfalls beigefügt bleiben wird, aufgenommen, angeſehen werden ſoll.

Art. 2. Se. Majeſtät der König der Belgier macht, inſoweit es Sie betrifft, dieſelbe Erklärung, welche in dem §. 2 des vorhergehenden Artikels erwähnt iſt.

Art. 3. Se. Majeſtät der König der Belgier übernimmt noch gegen die anderen kontrahirenden Theile nachfolgende Verpflichtungen, welche mit dem Tage, an welchem der Scheldezoll aufhören wird erhoben zu werden, zur Ausführung kommen werden:

1) das in den Belgiſchen Häfen erhobene Tonnengeld wird aufgehoben werden;

2) die Lootſengelder in den Belgiſchen Häfen und auf der Schelde werden
   um 20 pCt. für Segelſchiffe,
   um 25 pCt. für bugſirte Schiffe,
   um 30 pCt. für Dampfſchiffe

ermäßigt werden;

3) der Betrag der von der Stadt Antwerpen auferlegten lokalen Abgaben wird in ſeiner Geſammtheit ermäßigt werden.

Man iſt darüber einverſtanden, daß das ſolchergeſtalt aufgehobene Tonnengeld nicht wieder eingeführt werden kann und daß die ſo ermäßigten Lootſengelder und lokalen Abgaben nicht wieder erhöht werden können.

Die Tarife der, wie vorhin geſagt, herabgeſetzten Lootſengelder und der lokalen Abgaben in Antwerpen werden in die Protokolle der Konferenz, welche den gegenwärtigen Vertrag feſtgeſtellt hat, aufgenommen werden.

Art. 4. Mit Rückſicht auf die vorhergehenden Beſtimmungen verpflichten ſich der Senat der freien und Hanſeſtadt Hamburg, Se. Majeſtät der Kaiſer von Oeſterreich, König von Ungarn und von Böhmen, Se. Majeſtät der Kaiſer von Braſilien, Se. Excellenz der Präſident der Republik Chile, Se. Majeſtät der König von Dänemark, Ihre Majeſtät die Königin von Spanien, Se. Majeſtät der Kaiſer der Franzoſen, Ihre Majeſtät die Königin des vereinigten Königreiches von Großbritannien und Irland, Se. Majeſtät der König von Hannover, Se. Majeſtät der König von Italien, Se. Königliche Hoheit der Großherzog von Oldenburg, Se. Excellenz der Präſident der Republik Peru, Se. Majeſtät der König von Portugal und Algarbien, Se. Majeſtät der König von Preußen, Se. Majeſtät der Kaiſer von ganz Rußland, Se. Ma-

№ 242. jeſtät der König von Schweden und Norwegen, Se. Majeſtät der Kaiſer der Ottomanen und die Senate der freien und Hanſeſtädte Lübeck und Bremen, Sr. Majeſtät dem Könige der Belgier als Ihre Beitragsquoten zu dem Ablöſungskapital des Scheldezolles, welches Se. Majeſtät Sich verpflichtet hat, Sr. Majeſtät dem Könige der Niederlande im Ganzen zu zahlen, die nachſtehend bezeichneten Summen zu bezahlen, nämlich:

als Beitragsquote		von Hamburg	667,680	Francs
„	„	„ Oeſterreich	549,360	„
„	„	„ Bremen	190,320	„
„	„	„ Braſilien	1,680	„
„	„	„ Chile	13,920	„
„	„	„ Dänemark	1,096,800	„
„	„	„ Spanien	431,520	„
„	„	„ Frankreich	1,542,720	„
„	„	„ Großbritannien	8,782,320	„
„	„	„ Hannover	948,720	„
„	„	„ Italien	487,200	„
„	„	„ Lübeck	25,680	„
„	„	„ Norwegen	1,560,720	„
„	„	„ Oldenburg	121,200	„
„	„	„ Peru	4,320	„
„	„	„ Portugal	23,280	„
„	„	„ Preußen	1,670,640	„
„	„	„ Rußland	428,400	„
„	„	„ Schweden	543,600	„
„	„	„ der Türkei	4,800	„

Es iſt vereinbaret, daß die Hohen kontrahirenden Theile eventualiter nicht weiter, als für den Beitrags-Antheil verantwortlich ſind, welcher einem Jeden von Ihnen belaſtet iſt.

Art. 5. Was die Modalität, den Ort und den Zeitpunkt der Bezahlung der verſchiedenen Beitragsquoten betrifft, ſo beziehen ſich die Hohen contrahirenden Theile auf die beſonderen Uebereinkommen, welche zwiſchen Jedem von Ihnen und der Belgiſchen Regierung abgeſchloſſen ſind oder werden abgeſchloſſen werden.

Art. 6. Die Ausführung der in dem gegenwärtigen Vertrage gegenſeitig übernommenen Verpflichtungen bleibt, ſoweit erforderlich, der Erfüllung der Formalitäten und Vorſchriften der Verfaſſungsgeſetze derjenigen Hohen kontrahirenden Theile, welche deren Anwendung nachzuſuchen haben, unterworfen, und verpflichten ſie ſich, dieſe Anwendung in möglichſt kurzer Friſt herbeizuführen.

Art. 7. Man iſt darüber einverſtanden, daß die Beſtimmungen des Artikels 3 nur in Beziehung auf diejenigen Mächte verbindlich ſind, welche an dem Vertrage vom heutigen Tage Theil genommen haben oder demſelben beitreten werden, indem Se. Majeſtät der König der Belgier ſich ausdrücklich das Recht vorbehält, die fiskaliſche und zollamtliche Behandlung der Schiffe, welche Mächten angehören, die ſich an dieſem Vertrage jetzt oder künftig nicht betheiligen, zu regeln.

Art. 8. Der gegenwärtige Vertrag wird ratificirt und die Ratifikationen deſſelben werden zu Brüſſel vor dem 1. Auguſt 1863 oder ſobald als möglich nach dieſem Zeitpunkte ausgewechſelt werden.

Zur Urkunde deſſen haben die reſpektiven Bevollmächtigten denſelben unterzeichnet und ihre Siegel beigedrückt.

Geſchehen zu Brüſſel, den ſechszehnten Tag des Monates Juli des Jahres Ein Tauſend Acht Hundert Drei und Sechzig.

(Folgen die Unterſchriften)

Die zur Erlangung dieſer Befugniß nothwendigen Formalitäten werden durch gemeinſames Uebereinkommen geordnet werden.

Vertrag vom 12. Mai 1863 zwiſchen Belgien und den Niederlanden, № 243.

dem General-Vertrage vom 16. Juli 1863 beigefügt.

Nachdem Se. Majeſtät der König der Belgier und Se. Majeſtät der König der Niederlande, Großherzog von Luxemburg, Sich über die Bedingungen der Ablöſung durch Kapitaliſirung des auf die Schifffahrt der Schelde und ihrer Mündungen durch den §. 3 des Artikels 9 des Vertrages vom 19. April 1839 gelegten Paſſagezolles geeinigt haben, haben Dieſelben beſchloſſen, über dieſen Gegenſtand einen Special-Vertrag abzuſchließen und zu Ihren Bevollmächtigten ernannt:

(Folgen die Namen ꝛc. der Bevollmächtigten)

welche, nachdem ſie ihre in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten ausgewechſelt haben, die nachfolgenden Artikel feſtgeſtellt haben:

Art. 1. Se. Majeſtät der König der Niederlande verzichtet für immer gegen ine Summe von ſiebenzehn Millionen einhundert ein und vierzig Tauſend ſechs-Hundert und vierzig Niederländiſche Gulden auf den von der Schifffahrt der Schelde und ihrer Mündungen kraft des §. 3 des Artikels 9 des Vertrages vom 19. April 1839 erhobenen Zoll.

Art 2. Dieſe Summe wird der Niederländiſchen Regierung von der Belgiſchen Regierung nach der Wahl der Letzteren in Antwerpen oder Amſterdam, den Franc zu 47½ Cents Niederländiſch berechnet, bezahlt werden, nämlich:

Ein Drittel ſofort nach Auswechſelung der Ratifikationen, und die beiden anderen Drittel in drei gleichen Terminen, fällig den 1. Mai 1864, den 1. Mai 1865 und den 1. Mai 1866.

Es wird der Belgiſchen Regierung freigeſtellt, die vorgenannten Verfallzeiten früher eintreten zu laſſen.

Art. 3. Mit der Bezahlung des erſten Drittels wird der Zoll aufhören von der Niederländiſchen Regierung erhoben zu werden.

Die nicht ſofort ſaldirten Summen werden eine Zinſe von 4 pCt. jährlich zum Vortheil des Niederländiſchen Schatzes tragen.

Art. 4. Man iſt darüber einverſtanden, daß die Kapitaliſirung des Zolles in keiner Weiſe die Verpflichtungen berührt, welche für beide Staaten in Betreff der Schelde aus den in Kraft befindlichen Verträgen hervorgehen.

Art. 5. Die gegenwärtig auf der Schelde erhobenen Lootſengelder werden

um 20 pCt. für Segelſchiffe,
um 25 pCt. für bugſirte Schiffe und
um 30 pCt. für Dampfſchiffe

ermäßigt.

Es bleibt überdies vereinbart, daß die Lootſengelder auf der Schelde niemals höher ſein können, als die an den Mündungen der Maas erhobenen Lootſengelder.

Art. 6. Der gegenwärtige Vertrag wird ratificirt und die Ratifikationen desſelben werden im Haag in einer Friſt von vier Monaten oder früher, wenn möglich, ausgewechſelt werden.

Zur Urkunde deſſen haben die vorgenannten Bevollmächtigten denſelben unterzeichnet und ihre Siegel beigedrückt.

Geſchehen im Haag, den 12. Mai 1863.

Protokoll, № 244.

dem Vertrage vom 16. Juli 1863 beigefügt.

Nachdem die unterzeichneten Bevollmächtigten ſich zu einer Konferenz vereinigt hatten, um den General-Vertrag in Betreff der Ablöſung des Scheldezolles feſtzu-

№ 244. stellen und es nützlich gehalten hatten, ſich vor der Feſtſtellung dieſes Uebereinkommens über die Tragweite des am 12. Mai 1863 zwiſchen Belgien und den Niederlanden abgeſchloſſenen Vertrages aufzuklären, haben dieſelben beſchloſſen, den Miniſter der Niederlande einzuladen, zu dieſem Zwecke an der Konferenz Theil zu nehmen.

Der Bevollmächtigte der Niederlande hat dieſer Einladung bereitwillig Folge geleiſtet und die nachfolgende Erklärung gemacht.

„Der Unterzeichnete, außerordentlicher Geſandter und bevollmächtigter Mi„niſter Sr. Majeſtät des Königs der Niederlande, erklärt kraft beſonderer „Ermächtigung, welche ihm gegeben iſt, daß die Aufhebung des Scheldе„zolles, in welche ſein Erhabener Souverain in dem Vertrage vom 12. Mai „eingewilligt hat, auf alle Flaggen Anwendung findet, daß dieſer Paſſage„zoll unter keiner Form, welche es auch ſei, wieder hergeſtellt werden kann „und daß dieſe Aufhebung in keiner Weiſe die anderen Beſtimmungen des „Vertrages vom 19. April 1839 berühren wird.

„Brüſſel, den 15. Juli 1863."

„Baron Gericke d'Herwynen."

Es wurde Akt von dieſer Erklärung genommen, welche in den General-Vertrag aufgenommen oder demſelben beigefügt werden wird.

Geſchehen zu Brüſſel, den 15. Juli 1863.

(Folgen die Unterſchriften der Bevollmächtigten, welche den General-Vertrag vom 15 Juli 1863 abgeſchloſſen haben.)

№ 245.

Handels- und Schiffahrts-Vertrag

zwiſchen der freien und Hanſeſtadt Hamburg und Belgien.

Der Senat der freien und Hanſeſtadt Hamburg und Se. Majeſtät der König der Belgier, haben, um bei Veranlaſſung der Aufhebung des Scheldezolles durch Ablöſung die Handels- und Schifffahrtsbeziehungen zwiſchen Belgien und der Stadt Hamburg zu regeln, beſchloſſen, zu dieſem Zwecke einen Vertrag abzuſchließen und zu Ihren Bevollmächtigten ernannt, nämlich:

(Folgen die Namen der Bevollmächtigten.)

welche, nachdem ſie ihre in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten ausgewechſelt haben, über folgende Artikel übereingekommen ſind:

Art. 1. Es ſoll gegenſeitige Freiheit des Handels zwiſchen den Staaten der beiden Hohen kontrahirenden Theile ſtattfinden; die Unterthanen eines jeden von ihnen werden in allen Beziehungen dieſelben Rechte, Begünſtigungen und Vortheile genießen, welche den Unterthanen der am meiſten begünſtigten Nation gewährt ſind oder künftig gewährt werden.

Art. 2. Alle Schiffe, welche nach den Geſetzen Belgiens als Belgiſche Schiffe und alle Schiffe, welche nach den Geſetzen der freien Stadt Hamburg als Hamburgiſche Schiffe anzuſehen ſind, werden für Belgiſche, beziehentlich Hamburgiſche Schiffe erklärt.

Art. 3. Die Handelsmarine des einen der Hohen kontrahirenden Theile wird in dem Gebiete des anderen in allen Beziehungen, welche es auch ſeien, mit der nationalen Handelsmarine völlig gleichgeſtellt. Von dieſer vollkommenen Gleichheit wird nur eine Ausnahme in Betreff derjenigen Vortheile gemacht, deren Gegenſtand die nationale Fiſcherei in dem einen oder dem anderen Lande iſt oder ſein möchte.

Art. 4. Die von dem einen der beiden Staaten kommenden oder dahin gehenden Waaren jeder Art ſollen gegenſeitig in dem anderen Staate von jeder Tranſitabgabe befreit ſein. Jedoch wird in Betreff des Schießpulvers das Verbot aufrecht erhalten, und behalten die beiden Hohen contrahirenden Theile es ſich vor, den Tranſit von Kriegswaffen beſonderen Ermächtigungen zu unterwerfen.

Die Behandlung auf den Fuß der meiſt begünſtigten Nation wird jedem der beiden Länder in Allem, was den Tranſit und die Lagerung der Waaren in den Niederlagen (Entrepots) betrifft, gegenſeitig gewährleiſtet.

Art. 5. Weder der eine, noch der andere der beiden Hohen kontrahirenden Theile wird die Erzeugniſſe des Bodens und der Induſtrie des anderen Theiles mit anderen oder höheren Eingangsabgaben als denjenigen belegen, welche auf dieſelben, von jedem anderen fremden Staate herkommenden Waaren gelegt ſind oder künftig gelegt werden.

Jeder der beiden Theile verpflichtet ſich, den anderen an jeder Begünſtigung, an jedem Privilegium oder an jeder Tarifermäßigung der Einfuhr- oder Ausfuhrabgaben der in dieſem Vertrage erwähnten oder nicht erwähnten Artikel Theil nehmen zu laſſen, welche einer von ihnen einer dritten Macht gewähren möchte. Sie verpflichten ſich außerdem, keine Abgabe oder kein Verbot der Einfuhr oder Ausfuhr gegen einander einzuführen, welche nicht gleichzeitig auf die anderen Nationen anwendbar ſind.

In Folge deſſen wird Belgien auf die von der freien Stadt Hamburg herſtammenden oder für dieſe Stadt beſtimmten Waaren die Zollbehandlung in Anwendung bringen, welche die von Großbritannien herſtammenden oder für dieſes Land beſtimmten Waaren nach dem Vertrage vom 23. Juli 1862 genießen oder genießen würden. Davon ſoll allein die neue Tarifirung der leinenen Lumpen und Lumpen jeder Art, des Papierteigs und des alten getheerten oder ungetheerten Tauwerks ausgenommen ſein.

Art. 6. Die Fabrikanten und Kaufleute der freien Stadt Hamburg, ſowie ihre Handlungsreiſenden, welche in einer dieſer Eigenſchaften in Hamburg gehörig patentirt ſind, können in Belgien nach der Behandlung auf den Fuß der meiſt begünſtigten Nation Ankäufe für die Bedürfniſſe ihres Gewerbes machen und Aufträge nach oder ohne Proben ſuchen, ohne indeſſen mit Waaren zu hauſiren.

Es ſoll in der freien Stadt Hamburg für Belgiſche Fabrikanten und Kaufleute und ihre Handlungsreiſenden Gegenſeitigkeit ſtattfinden.

Art. 7. Die als Proben dienenden, einem Eingangszolle unterworfenen Gegenſtände, welche in die freie Stadt Hamburg durch Belgiſche Handelsreiſenden oder in Belgien durch Hamburgiſche Handelsreiſenden eingeführt werden, ſollen beiderſeits zeitweilig frei zu gelaſſen werden mittelſt Erfüllung der nöthigen zollamtlichen Formalitäten, um deren Wiederausfuhr oder Zurückbringung in die Entrepots zu ſichern; dieſe Formalitäten werden durch gemeinſames Uebereinkommen zwiſchen den kontrahirenden Theilen geordnet werden.

Art. 8. Die Hohen kontrahirenden Theile erklären, allen nach den beſonderen Geſetzen des einen der beiden Länder gebildeten und anerkannten Kompagnien und anderen kommerziellen, induſtriellen oder finanziellen Handelsgeſchäften gegenſeitig die Befugniß zuzuerkennen, in der ganzen Ausdehnung des Gebietes des anderen Staates alle ihre Rechte auszuüben und gerichtlich geltend zu machen, ſei es, um daſelbſt eine Klage zu erheben oder ſich zu vertheidigen, ohne eine andere Bedingung, als ſich nach den Geſetzen dieſes Staates zu richten. Man iſt davon ausgegangen, daß die vorhergehende Beſtimmung ebenſowohl auf die vor der Unterzeichnung des gegenwärtigen Vertrages, als auf die nach derſelben gebildeten und anerkannten Kompagnien und Handelsgeſellſchaften Anwendung findet.

Art. 9. Die Flagge der freien Stadt Hamburg wird ferner in Belgien die Wiedererſtattung des Scheldezolles ſo lange genießen, als die Belgiſche Flagge ſelbſt dieſelbe genießt.

Art. 10. Späteſtens von dem Tage angerechnet, an welchem die Kapitaliſirung des Scheldezolles durch ein allgemeines Uebereinkommen ſicher geſtellt ſein wird, wird

1) das in den Belgiſchen Häfen erhobene Tonnengeld aufhören erhoben zu werden,
2) werden die Lootſengelder in den Belgiſchen Häfen und auf der Schelde, inſoweit es von Belgien abhängig iſt,
   um 20 pCt. für Segelſchiffe,
   um 25 pCt. für bugſirte Schiffe,
   um 30 pCt. für Dampfſchiffe
   ermäßigt werden,

№ 245.

3) wird der Betrag der von der Stadt Antwerpen auferlegten lokalen Abgaben in ſeiner Geſammtheit ermäßigt werden.

Art. 11. Mit Rückſicht auf die von Belgien gemachten Vorſchläge, um durch ein gemeinſames Uebereinkommen die Kapitaliſirung des Scheldezolles zu reguliren, würde die freie Stadt Hamburg einwilligen, unter nachfolgenden Bedingungen zu dieſer Kapitaliſirung beizutragen:

A. daß das Capital nicht die Summe von 36 Millionen Francs überſchreiten würde,

B. daß Belgien zu ſeinem Theil ein Drittheil dieſes Kapitals übernehmen würde,

C. daß der Reſt über die anderen Staaten nach Verhältniß ihrer Schifffahrt auf der Schelde zu vertheilen ſein würde,

D. daß die nach dieſer Regel feſtgeſtellte Beitragsquote der freien Stadt Hamburg nicht mehr, als die Summe von

667,680 Francs

betragen würde.

Die vorſtehend für die Kapitaliſirung des Scheldezolles ausgeſprochenen Bedingungen werden in einen allgemeinen Vertrag aufgenommen werden, welcher auf einer Konferenz der betheiligten Seeſtaaten feſtgeſtellt werden und jede Sicherheit für die künftige Schiffbarkeit der Schelde gewähren wird; die freie Stadt Hamburg wird auf dieſer Konferenz vertreten ſein.

Art. 12. Die vorerwähnte Beitragsquote der freien Stadt Hamburg wird von dem Preiſe des ſogenannten Hanſeatiſchen Hauſes, welches die drei Hanſeſtädte in Antwerpen beſitzen, und welches Eigenthum der Belgiſche Staat zu dem Preiſe von einer Million Francs ohne irgend welche Unkoſten für die Verkäufer zu erwerben ſich verpflichtet und in deſſen Verkauf zu dieſem Preiſe die freie Stadt Hamburg für ihren Theil einwilligt, vorweg in Abzug gebracht werden.

Der für die Beitragsquote Hamburgs ſchuldige Mehrbetrag wird ohne Zinſe zwölf Monate nach dem Tage, an welchem die Erhebung des Scheldezolles aufgehört haben wird, bezahlt werden.

Art. 13. Die Hohen kontrahirenden Theile gewähren ſich gegenſeitig das Recht, in dem Gebiete des anderen General-Conſuln, Conſuln, Vice-Conſuln und Conſular-Agenten zu ernennen, welche, ſowie ihre Kanzliſten, auf Grund der Gegenſeitigkeit dieſelben Privilegien, Befugniſſe und Befreiungen genießen werden, welche diejenigen der am meiſten begünſtigten Nationen genießen oder künftig genießen werden; in dem Falle jedoch, daß ſie Handelsgeſchäfte betreiben würden, ſind ſie gehalten, ſich denſelben Geſetzen und Gebräuchen zu unterwerfen, welchen Privatperſonen ihrer Nation an demſelben Orte aus Anlaß ihrer Handelsunternehmungen unterworfen ſind.

Art. 14. Die genannten General-Conſuln, Conſuln, Vice Conſuln und Conſular-Agenten jedes der Hohen contrahirenden Theile, welche in dem Gebiete des anderen wohnen, werden von den Ortsbehörden jede Hülfe und jeden Beiſtand zur Aufſuchung, Ergreifung und Arretirung von Matroſen und anderen zu der Beſatzung der Schiffe ihrer reſpectiven Länder gehörenden Individuen erhalten, mögen dieſelben wegen am Bord der genannten Schiffe begangener Verbrechen, Vergehen oder Uebertretungen beſchuldigt ſein oder nicht.

Zu dieſem Zwecke werden ſie ſich ſchriftlich an die Gerichtshöfe, Richter oder betreffenden Beamten wenden und durch Vorlegung der Schiffsregiſter, der Muſterrolle oder anderer officiellen Dokumente oder auch, wenn das Schiff ſchon abgegangen ſein ſollte, durch eine von ihnen gehörig beglaubigte Abſchrift oder einen Auszug der genannten Papiere den Nachweis liefern, daß die Leute, welche ſie reclamiren, wirklich zu der genannten Schiffsbeſatzung gehört haben.

Auf ein ſolches, ſo begründetes Geſuch kann ihnen die Ueberlieferung nicht verweigert werden.

Die genannten Deſerteure werden, wenn ſie arretirt worden ſind, zur Verfügung der genannten General-Conſuln, Conſuln, Vice-Conſuln oder Conſular-Agenten bleiben und können ſelbſt in die Gefängniſſe des Landes gebracht und daſelbſt in Verwahrſam gehalten werden auf Anſuchen und Koſten der vorerwähnten Agenten, welche dieſelben, je nach Gelegenheit, entweder an Bord des Schiffes, welchem ſie angehören, zurückbringen, oder ſie in das Land der genannten Agenten auf einem Schiffe derſelben oder jeder anderen Nation zurückſchicken oder ſie auf dem Landwege in die Heimath zurückbefördern werden.

Die Zurückbeförderung in die Heimath auf dem Landwege wird auf Anſuchen und Unkoſten der vorerwähnten Agenten, welche ſich zu dem Ende an die zuſtändigen Behörden zu wenden haben, unter Begleitung öffentlich Angeſtellter ausgeführt werden.

Wenn in zwei Monaten von dem Tage ihrer Arretirung angerechnet die Deſerteure nicht wieder an Bord des Schiffes, welchem ſie angehören, zurückgebracht oder auf dem Land- oder Waſſerwege in die Heimath zurückbefördert, desgleichen, wenn die Unkoſten ihrer Gefangenhaltung nicht regelmäßig von der Parthei, auf deren Anſuchen die Arretirung ausgeführt iſt, berichtigt ſein ſollten, ſo ſollen die genannten Deſerteure wieder in Freiheit geſetzt werden, ohne daß ſie von Neuem wegen deſſelben Vergehens verhaftet werden könnten.

Nichtsdeſtoweniger, wenn der Deſerteur außerdem am Lande irgend ein Verbrechen oder Vergehen begangen haben ſollte, ſo kann ſeine Auslieferung von den Ortsbehörden ſo lange aufgeſchoben werden, bis der zuſtändige Gerichtshof den Thatbeſtand gehörig feſtſtellt und das gefällte Urtheil ſeine vollſtändige Ausführung erhalten hat.

Man iſt auch darüber einverſtanden, daß Matroſen oder andere zur Schiffsbeſatzung gehörende Individuen, welche Landesangehörige ſind, von den Beſtimmungen des gegenwärtigen Vertrages in allen Fällen ausgenommen ſind.

Art. 15. In Allem, was den Handel und die Schiffahrt betrifft, können die Hohen kontrahirenden Theile einer dritten Macht kein Privilegium, keine Begünſtigung oder Befreiung gewähren, welche nicht unverzüglich auf den anderen Staat und ſeine Unterthanen ausgedehnt wird.

Art. 16. In der Abſicht, den Unzuträglichkeiten verſchiedener Art, welche für den Handel und die Schiffahrt, wie für die Regierungen aus der Verſchiedenheit der gegenwärtig angewendeten Syſteme der Schiffsvermeſſung entſtehen, ein Ziel zu ſetzen, werden die beiden kontrahirenden Theile die Seeſtaaten einladen, ſich zu vereinigen, um eine Vermeſſungsmethode für Seeſchiffe, welche als allgemeine Regel dienen würde, feſtzuſtellen.

Art. 17. Die Ausführung der in dem gegenwärtigen Vertrage enthaltenen gegenſeitigen Verpflichtungen wird ausdrücklich von der Erfüllung der durch die Verfaſſungsgeſetze beider Länder beſtimmten Formalitäten und Regeln abhängig gemacht. Die beiden Regierungen verpflichten ſich, die Genehmigung dazu in kürzeſter Friſt herbeizuführen.

Art. 18. Die Beſtimmungen des Artikels 10 werden als immerwährend erklärt; in Betreff des Uebrigen wird der gegenwärtige Vertrag für einen Zeitraum von zwölf Jahren, vom Tage der Auswechſelung der Ratifikationen angerechnet, in Wirkſamkeit verbleiben. In dem Falle, daß keiner der Hohen kontrahirenden Theile, zwölf Monate vor dem Ende des genannten Zeitraums ſeine Abſicht, die Wirkungen deſſelben aufhören zu laſſen, angezeigt haben würde, bleibt der Vertrag bis zum Ablaufe eines Jahres von dem Tage angerechnet, an welchem der eine oder der andere der Hohen kontrahirenden Theile ihn aufgekündigt haben wird, verbindlich.

Art. 19. Der gegenwärtige Vertrag wird zehn Tage nach der Auswechſelung der Ratifikationen in Wirkſamkeit treten. Die Ratifikationen werden in Berlin in kürzeſter Friſt ausgewechſelt werden.

№ 245. Zur Urkunde deſſen haben die reſpectiven Bevollmächtigten denſelben unterzeichnet und ihre Siegel beigedrückt.

Geſchehen zu Berlin am 24. Juni 1863.

(L. S.) gez. **Geffcken.** (L. S.) gez. **Nothomb.**

№ 245a. **Declaration.**

Der Unterzeichnete erklärt, daß die in dem letzten Abſatz des Artikels 5 den aus der freien Stadt Hamburg herſtammenden oder für dieſe Stadt beſtimmten Waaren zugeſicherte Zollbehandlung gleichmäßig auch auf die Waaren Anwendung findet, welche in Hamburger Schiffen von oder nach einem jeden Lande befördert werden, welchem dieſelbe Zollbehandlung von Belgien zugeſichert worden iſt.

Daſſelbe wird mit allen Waaren der Fall ſein, welche von jedem Lande, dem die vorgenannte Zollbehandlnng zugeſichert iſt, herkommen.

Berlin, den 24. Juni 1863.

(L. S) gez. **Nothomb.**

№ 246. **Vertrag**

zwiſchen dem Hohen Senate der freien und Hanſeſtadt Hamburg und Sr. Majeſtät dem Könige von Dänemark, betreffend die Herſtellung einer Hamburg-Altonaer Verbindungs-Eiſenbahn.

Der Hohe Senat der freien und Hanſeſtadt Hamburg und Se. Majeſtät der König von Dänemark ꝛc., in dem Wunſche übereinſtimmend, den Verkehr zwiſchen den beiderſeitigen Staatsgebieten, ſowie auch zwiſchen ſämmtlichen mit Hamburg und Altona durch Eiſenbahnen verbundenen Ländern mittelſt einer Verbindungsbahn zwiſchen dieſen beiden Städten zu erleichtern, und zugleich den Beſtimmungen des Art. 6 des Vertrags vom 8. November 1841, die Feſtſtellung der Verhältniſſe der Hamburg-Bergedorfer zur Berlin-Bergedorfer Eiſenbahn betreffend, eine erweiterte Anwendung zu geben, haben zum Behufe einer hierüber zu treffenden Vereinbarung zu Bevollmächtigten ernannt:

(Folgen die Namen der Bevollmächtigten)

welche nach vorangegangener Verhandlung mit Vorbehalt der Ratifikation über nachſtehende Artikel übereingekommen ſind.

Art. 1. Die Hohen Kontrahenten werden ein Jeder für ſein Gebiet die Herſtellung und den Betrieb einer Eiſenbahn zwiſchen dem Altonaer Bahnhofe der König Chriſtian VIII. Oſtſeebahn und dem Hamburger Bahnhofe der Hamburg-Bergedorfer Eiſenbahn geſtatten und die dazu nöthige Konceſſion ertheilen.

Art. 2. Jeder der Hohen Kontrahenten erläßt hinſichtlich des Baues und der geſammten Verwaltung der Bahn, ſowie auch hinſichtlich ihres Verhältniſſes zu öffentlichen Behörden und Einrichtungen und zu Privatperſonen innerhalb ſeines Gebiets die erforderlichen Vorſchriften.

Die Spurweite der Bahn wird auf 4′ 8½ Zoll engliſchen Maaßes im Lichten der Schienen feſtgeſetzt.

Art. 3. Die Unternehmer der Verbindungsbahn haben ſich jederzeit die Einmündung anderer bei Hamburg oder Altona ihren Endpunkt erreichenden Eiſenbahnen in dieſelbe gefallen zu laſſen und verpflichtet ſich eine jede der Hohen kontrahirenden Regierungen, ſich zu ſolcher Einmündung etwa auf ihrem Gebiete erforderlich werdenden Schienenverbindungen in ihr geeignet erſcheinender Weiſe zu geſtatten.

Art. 4. Als leitenden Grundſatz für die Ordnung des Betriebes und die Feſtſtellung des Fahrplans der Verbindungsbahn werden die Hohen Kontrahenten den möglichſt unmittelbaren Anſchluß an die Züge der bei Hamburg und bei Altona ausmündenden Bahnen gleichmäßig reſp. nach und von Altona, ſowie nach und von Hamburg demnächſt annehmen.

Art. 5. Zwiſchen den Angehörigen der freien und Hanſeſtadt Hamburg und den Unterthanen Sr. Majeſtät des Königs von Dänemark, ſowie auch zwiſchen den Verwaltungen der in die Verbindungsbahn einmündenden Bahnen ſoll mit Bezug auf die Benutzung der Verbindungsbahn überhaupt, ſowie insbeſondere bei Feſtſetzung der Beförderungspreiſe und hinſichtlich der Zeit und Art der Abfertigung für Perſonen und Güter irgend ein Unterſchied nicht gemacht werden. Die Verpflichtung beſtehender Eiſenbahngeſellſchaften, die Einwohner Altonas mit denen Hamburgs rückſichtlich des unentgeltlichen Gütertransports von und nach ihren bei letzterer Stadt belegenen Bahnhöfen gleichzuſtellen, wird jedoch hierdurch nicht abgeändert, noch auch die Auferlegung derſelben Verpflichtung mit Bezug auf etwa künftig zu conceſſionirende Geſellſchaften ausgeſchloſſen.

Art. 6. Die Gütertransporte, welche aus dem Gebiete Sr. Majeſtät des Königs von Dänemark, kommend oder dahin gehend, auf der Verbindungsbahn und den an dieſelbe ſich anſchließenden Bahnen das Gebiet der freien und Hanſeſtadt Hamburg tranſitiren, werden ohne Rückſicht auf ihren erſten Abgangs- und endlichen Beſtimmungsort, und darauf, daß ſie auch das Gebiet Sr. Majeſtät des Königs etwa nur im Durchgange berühren, von Seiten des Hohen Senats der freien und Hanſeſtadt Hamburg zu keiner Zeit und unter keiner Form irgend einer Abgabe unterworfen, auch wird rückſichtlich derſelben keine Tranſitoclarirung verlangt, ſondern wird die Durchgangskontrolle, welche mit Rückſicht auf anderweitige Einrichtungen in dem Gebiete der freien und Hanſeſtadt Hamburg etwa erforderlich werden möchte, ſei es durch zollamtlichen Verſchluß der betreffenden Eiſenbahngüterwagen während ihres Durchgangs durch das Hamburgiſche Gebiet oder in einer anderen, keine größere Beläſtigung des Verkehrs in ſich ſchließenden Form ausgeübt werden.

Art. 7. Der Hohe Senat der freien und Hanſeſtadt Hamburg wird in die Seinerſeits zu ertheilende Conceſſion die Verpflichtung für die Unternehmer der Verbindungsbahn aufnehmen, die Königlich Däniſche Poſt gegen eine billige Vergütung mit jedem Zuge zu befördern, und wird den bei der Beförderung dieſer Poſt verwendeten Poſtbeamten den Aufenthalt in Hamburg unter denſelben Bedingungen, wie ſie für die bei dem Königlich Däniſchen Oberpoſtamte daſelbſt angeſtellten Beamten beſtehen, geſtatten.

Art. 8. Einem jeden der Hohen Kontrahenten ſteht es frei, die Verbindungsbahn auch zum Behuf der Durchführung von Truppen und Militairtransporten durch das Gebiet des anderen zu benutzen, jedoch wird eine jede Durchführung der genannten Art in angemeſſener Friſt vorher gegenſeitig angezeigt werden.

Art. 9. Vor Ablauf der zum Bau und Betriebe der Verbindungsbahn von den Hohen Kontrahenten ertheilten Conceſſionen oder einer derſelben oder im Fall eines früheren Erlöſchens derſelben aus anderen Gründen ſoll über die Fortſetzung des Betriebes auf der gedachten Bahn zwiſchen den Hohen Kontrahenten eine nähere Verabredung ſtattfinden.

Art. 10. Der Hohe Senat der freien und Hanſeſtadt Hamburg wird den Artikel 6 des Vertrages vom 8. November 1841, die Feſtſtellung der Verhältniſſe der Hamburg-Bergedorfer Eiſenbahn zur Berlin-Bergedorfer Eiſenbahn betreffend, vom Tage der Eröffnung der Verbindungsbahn an und für die Dauer ihres Betriebes auch auf diejenigen Waarentransporte zur Anwendung bringen, welche nach dem Depothofe der Hamburg-Bergedorfer Bahn gehend oder daher kommend die Stadt Altona lediglich im Durchgange berühren.

Der Hohe Senat der freien und Hanſeſtadt Hamburg erklärt ſich überdies bereit, von demſelben Tage an und für die Dauer des Betriebes der Verbindungsbahn auch den von oder nach den auf Hamburgiſchem Gebiete etwa anzulegenden

№ 246. Bahnhöfen anderer Eisenbahnen zunächst nach dem Gebiete Sr. Majestät des Königs von Dänemark gehenden oder von daher kommenden Gütertransporten, für welche nicht schon anderweitig besondere Verabredungen getroffen sind, in Lastwagen in ungebrochener Ladung einen unmittelbaren Durchzug durch das Gebiet der freien und Hansestadt Hamburg auf dafür näher zu bestimmenden Wegen abgabenfrei und ohne Transitoclarirung zu verstatten und die bezüglichen Kontrolmaßregeln im Sinne möglichster Erleichterung des fraglichen Verkehrs und ohne Unkosten für denselben anzuordnen.

Art. 11. Gegenwärtige Vereinbarung soll in zwei gleichlautenden Exemplaren ausgefertigt und den Hohen Kontrahenten zur Ertheilung der Ratification vorgelegt werden, deren Auswechselung binnen zwei Monaten oder früher in Kopenhagen stattfinden wird.

Dessen zur Urkunde ist diese Vereinbarung von den Bevollmächtigten unterzeichnet und besiegelt worden.

Geschehen zu Kopenhagen, den 30. April 1860.

(gez.) **Krüger** Dr (L. S.) (gez.) **W. Rumohr.** (L. S.) (gez.) **Ramus.** (L. S.)

№ 247. # Bekanntmachung

betreffend das der hamburgischen Flagge zugestandene Recht zur Küstenfrachtfahrt in Preußen vom 6. Februar 1863.

Nachdem die königlich preußische Regierung der hamburgischen Flagge das Recht zur Küstenfrachtfahrt zugestanden hat, bringt der Senat dies hiermit zur öffentlichen Kunde.

Gegeben in der Versammlung des Senats.

Hamburg den 6. Februar 1863.

№ 247a. # Preußischer Erlaß vom 19. Januar 1863,

betreffend die Aufhebung des Verbots der Küstenfrachtfahrt von einem Preußischen Hafen nach einem andern inländischen Platze (cabotage) durch ausländische Seeschiffer gegen Lübecker und Hamburger Schiffe.

Auf Ihren Bericht vom 16. Januar d. J. bestimme Ich, daß in Gemäßheit des Gesetzes vom 5. Februar 1855 (Ges. Sammlung S. 217) das unter No. 1 der vom 20. Juni 1822 wegen Begünstigung der inländischen Rhederei (Ges. Samml. S. 177) erlassene Verbot der Küstenfrachtfahrt von einem preußischen Hafen nach einem andern inländischen Platze (cabotage) durch ausländische Seeschiffer gegen Lübecker und Hamburger Schiffe fernerhin nicht mehr in Anwendung gebracht werden soll.

Dieser Erlaß ist durch die Gesetzsammlung zur öffentlichen Kenntniß zu bringen.

Berlin den 19. Januar 1863.

Wilhelm.

An
den Minister für Handel, Gewerbe und
öffentlichen Arbeiten.

Graf von Itzenplitz.

Bekanntmachung,

№ 248.

betreffend die Befreiung der hamburger und der ſchweizeriſchen Handelsreiſenden von Patentgebühren in den gegenſeitigen Staaten.

Nachdem zwiſchen dem Senate und dem ſchweizeriſchen Bundesrathe über die Befreiung der gegenſeitigen Handelsreiſenden von Patentgebühren die nachſtehende Erklärung ausgetauſcht iſt, bringt der Senat dieſelbe mit der Benachrichtigung zur öffentlichen Kunde, daß die betreffenden Handlungsreiſenden die für die Befreiung von Patentgebühren in der Schweiz erforderlichen Legitimationsacte unentgeldlich von der Polizeibehörde entgegennehmen können.

Erklärung.

Nachdem zwiſchen dem Senate der freien und Hanſeſtadt Hamburg einerſeits und dem Bundesrathe der ſchweizeriſchen Eidgenoſſenſchaft im Cantone Zürich, Bern, Luzern, Unterwalden nid dem Wald, Glarus, Zug, Freiburg, Solothurn, Baſel, Schaffhauſen, Appenzell, St. Gallen, Aargau, Thurgau, Teſſin, Waadt, Neuenburg und Genf anderſeits hinſichtlich der Befreiung der Handelsreiſenden von Patentgebühren das Nachſtehende zu desfallſiger Verpflichtung mittelſt gegenſeitig auszuwechſelnder Erklärungen vereinbart worden, ſo wird hierdurch von Seiten

des Senats der freien und Hanſeſtadt Hamburg erklärt:

Art. 1. Geſchäftsreiſende ſolcher Handlungshäuſer und induſtrieller Etabliſſements, welche im Staatsgebiete eines der Eingangs genannten ſchweizeriſchen Cantone ihr Domicil haben und für das von ihnen betriebene Geſchäft Ankäufe machen oder auf vorgewieſene Waarenmuſter hin Beſtellungen ſuchen, ſind in der freien und Hanſeſtadt Hamburg und deren Gebiet einer Verpflichtung zur Löſung eines Gewerbſcheines zum Behuf ihres gedachten Geſchäftsbetriebes nicht unterworfen, und ſoll von denſelben eine ſogenannte Patentſteuer oder Gewerbetaxe nicht erhoben werden.

Art. 2. Den dieſem Uebereinkommen bisher nicht beigetretenen ſchweizeriſchen Cantonen ſoll der Zutritt jederzeit offen ſtehen.

Art. 3. Die gegenwärtige Uebereinkunft kann von jedem der beiden Theile jederzeit gekündigt werden.

Art. 4. Gegenwärtige Erklärung ſoll nach erfolgter Auswechslung gegen eine, Namens der Eingangs genannten Cantone von Seiten des Bundesrathes der ſchweizeriſchen Eidgenoſſenſchaft abzugebende gleichmäßige Erklärung Kraft und Wirkſamkeit erhalten und öffentlich bekannt gemacht werden.

Deſſen zur Urkunde iſt die gegenwärtige Erklärung von dem Präſidenten des Senates unterzeichnet und mit dem großen Staatsſiegel verſehen worden.

So geſchehen zu Hamburg, den 10. December 1860.

Der Präſident des Senates.
gez. **Binder**, Dr.

Gegeben in der Verſammlung des Senates.
Hamburg, den 12. December 1860.

Bekanntmachung,

№ 248a.

betreffend die Legitimation hamburgiſcher Handelsreiſenden in der Schweiz, vom 28. December 1860.

In Gemäßheit einer Mittheilung E. Hochedlen Raths macht die unterzeichnete Deputation die Betheiligten darauf aufmerkſam, daß die vereinbarte Befreiung diesſeitiger Handelsreiſenden in den Cantonen, Zürich, Bern, Luzern, Unterwalden nid dem Wald, Glarus, Zug, Freiburg, Solothurn, Baſel, Schaffhauſen, Appenzell,

№ 248. St. Gallen, Aargau, Thurgau, Teſſin, Waadt, Neuenburg und Genf von den dortigen Gewerbe- oder Patent-Gebühren nur gegen Vorzeigung der vorſchriftmäßigen Legitimationsurkunde, welche unentgeltlich von der hieſigen Polizei Behörde entgegengenommen werden kann, erfolgen wird. Das Formular der erwähnten Legitimationskarte iſt auf dem Commerz-Comtoir zur Einſicht ausgelegt.

Hamburg, den 28. December 1860.

Die Commerz-Deputation.

№ 249.

Additional-Convention,

zu dem Handels- und Schiffahrtsvertrage zwiſchen den Hanſeſtädten und Sardinien vom 29. April 1851, unterzeichnet zu Berlin, den 20. September 1860.

(Die Ratifikationen ſind am 12. November 1860 zu Berlin ausgewechſelt.)

Der Senat der freien und Hanſeſtadt Lübeck, der Senat der freien und Hanſeſtadt Bremen und der Senat der freien und Hanſeſtadt Hamburg (jeder dieſer Staaten für ſich beſonders) einerſeits, und Se. Majeſtät der König von Sardinien andererſeits, von dem Wunſche beſeelt, die Handelsbeziehungen zwiſchen ihren reſpectiven Staaten immer mehr auszudehnen und zu befördern, ſind übereingekommen, zu dem am 29. April 1851 zu Paris unterzeichneten Handels- und Schiffahrtsvertrage nachfolgende Artikel hinzuzufügen:

Art. 1. Die Hanſeſtädte verpflichten ſich, Sardiniſcher Seide nachbenannter Arten die zollfreie Einfuhr in ihre Staaten zu geſtatten:

a) gezwirnte, rohe Seide,
b) weißgemachte, ungefärbte Seide, einſchließlich der Floretſeide,
c) gefärbte, gezwirnte Seide und Floretſeide, ſowie auch Garn aus Seide und Baumwolle.

Art. 2. Sardinien verpflichtet ſich, alle in den Hanſeſtädten fabricirten Sprite und Branntweine bei ihrer Einfuhr in die Sardiniſchen Staaten zu nachfolgenden Zollſätzen zuzulaſſen:

1) in Fäſſern, bei einer Stärke von mehr als 22 Grad zu 10 Francs pr. Hectolitre,
2) in Fäſſern, bei einer Stärke von 22 Grad und darunter zu 5 Francs 50 Centimes pr. Hectolitre,
3) in Flaſchen, welche das Litre nicht überſchreiten, zu 10 Centimes pr. Flaſche.

Die Sardiniſche Regierung übernimmt zu gleicher Zeit die Gewähr dafür, daß die in den Hanſeſtädten fabricirten Sprite und Branntweine in keinem Falle Seitens der Gemeinde-Verwaltungen anderen oder höheren Acciſe- oder Conſumtions-Abgaben unterworfen werden ſollen, als denen, welchen die Sprite und Branntweine des Landes unterworfen werden.

Art. 3. Den Angehörigen der beiden Hohen contrahirenden Theile iſt es gegenſeitig geſtattet, Küſtenſchiffahrt und Küſtenhandel oder Cabotage zu betreiben.

Art. 4. Die gegenwärtige Uebereinkunft ſoll mit dem 1. Januar 1861 in Wirkſamkeit treten; ſie ſoll gleiche Kraft und Gültigkeit mit dem Vertrage vom 29. April 1851, deſſen Nachtrag ſie bildet, haben.

Art. 5. Die gegenwärtige Uebereinkunft ſoll ratificirt und die Ratificationen ſollen in kürzeſter Friſt in Berlin ausgewechſelt werden.

Zur Beglaubigung deſſen haben die gegenſeitigen Bevollmächtigten, welche zu dieſem Zwecke mit in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten verſehen ſind, die gegenwärtige Uebereinkunft unterzeichnet und derſelben ihre Siegel beigedrückt.

Geſchehen zu Berlin, den 20. September 1860.

(unterz.) **Geffcken.** (L. S.)

(unterz.) **Lannay.** (L. S.)

Bekanntmachung, № 949a.

betreffend die Additional-Konvention zwiſchen den Hanſeſtädten und Sardinien, vom 20. September 1860.

Nachdem die Ratificationen der am 20. September 1860 abgeſchloſſenen Additional-Konvention zu dem Hanſeatiſch-Sardiniſchen Schiffahrts- und Handels-Vertrage vom 29. April 1851 am 12. November 1860 zu Berlin ausgewechſelt ſind, bringt der Senat nachſtehend dieſe Additional-Konvention, ſowie den gemeinſamen Beſchluß des Senates und der Bürgerſchaft,

daß von dem 1. Januar 1861 an der Einfuhrzoll von Zwirn aus roher Seide, von weißgemachter, ungefärbter Seide und Floretſeide, ſowie von Garn aus Baumwolle und Seide aufgehoben werden wird,

hierdurch zur öffentlichen Kunde.

Gegeben in der Verſammlung des Senates. Hamburg, den 14. November 1860.

Bekanntmachung, № 949b.

betreffend die Ausdehnung der Zollerleichterungen für Spirituoſen durch die Sardiniſche Regierung, vom 29. December 1860.

In Folge einer Mittheilung des Senats wird hierdurch zur Kenntniß der Betheiligten gebracht, daß die Königl. Sardiniſche Regierung am 13. dieſes Monats an alle italieniſchen Douanen, mit Ausnahme Venetiens und Civita-Vecchia's, ein Circular erlaſſen hat, wonach vom 21. December ab die Zollerleichterungen, welche in dem kürzlich abgeſchloſſenen Hanſeatiſch-Sardiniſchen Vertrage für alle Spirituoſen Hanſeatiſchen Urſprungs ſtipulirt worden ſind, auch auf diejenigen Ladungen auszudehnen ſeien, welche vor dem 21. December 1860 angekommen ſind und den Zoll noch nicht entrichtet haben.

Hamburg den 29. December 1860. Die Commerz-Deputation.

Bekanntmachung, № 950.

betreffend die Gleichſtellung der hanſeſtädtiſchen mit der nationalen Flagge im Verkehr zwiſchen den Joniſchen Inſeln, vom 9. Februar 1863.

Nachdem die Regierung der Joniſchen Inſeln verfügt hat, daß alle Waaren, welche unter der Flagge einer der Hanſeſtädte von einer der Joniſchen Inſeln nach der andern eingeführt werden, nur den Zöllen unterworfen ſein ſollen, welche dieſelben Waaren unter nationaler Flagge bezahlen, ſo bringt der Senat dies hierdurch zur Kenntniß der Betheiligten.

Gegeben in der Verſammlung des Senats. Hamburg, den 9. Februar 1863.

Bekanntmachung, № 951.

betreffend die gegenſeitige Befreiung Hamburgiſcher und Ruſſiſcher Schiffe in den beiderſeitigen Häfen bei deren Einlaufen in relâche forcée.

Nachdem zwiſchen dem Senate und der Kaiſerlich Ruſſiſchen Regierung darüber Erklärungen ausgetauſcht ſind, daß die beiderſeitigen Schiffe, wenn ſie in relâche forcée in den Häfen des andern Staats, ohne daſelbſt Handelsgeſchäfte zu betreiben, einlaufen, von allen Schiffahrts-Abgaben befreit ſein ſollen, wird dieſes hierdurch zur öffentlichen Kunde gebracht.

Gegeben in der Verſammlung des Senats. Hamburg den 23. Mai 1864.

№ 252.

Additional-Vertrag

zwiſchen den freien und Hanſeſtädten Lübeck, Bremen und Hamburg und der Hohen Pforte, vom 27. September 1862.

(Die Ratificationen ſind am 12. Februar 1863 ausgewechſelt.)

Der Senat der freien und Hanſeſtadt Lübeck, der Senat der freien und Hanſeſtadt Bremen und der Senat der freien und Hanſeſtadt Hamburg (jeder dieſer Staaten für ſich beſonders) einerſeits und

Seine Kaiſerliche Majeſtät der Sultan andererſeits,

von dem Wunſche beſeelt, die Freundſchafts-, Handels- und Schiffahrtsbeziehungen zwiſchen den Hanſeatiſchen Freiſtaaten und der Hohen Pforte durch eine beſondere und zuſätzliche Akte von Neuem zu ordnen und zu befeſtigen, haben zu Ihren Bevollmächtigten ernannt, nämlich:

(Folgen die Namen der Bevollmächtigten.)

welche, nachdem ſie ſich ihre Vollmachten gegenſeitig mitgetheilt und dieſelben in guter und gehöriger Form gefunden haben, über die nachfolgenden Artikel übereingekommen ſind.

Art. 1. Alle Punkte der früher zwiſchen den Hanſeſtädten und der Hohen Pforte abgeſchloſſenen Handels-Verträge und namentlich alle Veradredungrn des Freundſchafts-Handels- und Schiffahrts-Vertrages vom 18. Mai 1839, ſowie der Supplementar-Convention vom 7. September 1841, inſoweit ſich ſolche nicht im Widerſpruch mit der gegenwärtigen Uebereinkunft befinden, werden aufrecht erhalten und für immer beſtättigt.

Die Unterthanen und Bürger und die Erzeugniſſe des Bodens und der Induſtrie, ſowie die Schiffe der Hanſeatiſchen Freiſtaaten ſollen von Rechtswegen in dem Ottomaniſchen Reiche die Ausübung und den Genuß aller der Vortheile, Privilegien und Freiheiten haben, welche den Unterthanen, den Erzeugniſſen des Bodens und der Induſtrie und den Schiffen jeder andeen meiſt begünſtigten Nation zugeſtanden ſind oder in der Folge zugeſtanden werden möchten.

Art. 2. Die Unterthanen und Bürger der Hanſeatiſchen Freiſtaaten oder ihre Bevollmächtigten ſollen in allen Theilen des Ottomaniſchen Reiches alle Gegenſtände ohne Ausnahme, mögen es Erzeuniſſe des Bodens oder der Induſtrie dieſes Landes ſein, kaufen dürfen, ſei es in der Abſicht, damit Handel im Innern treiben zu wollen oder ſeldige auszuführen.

Alle im Ottomaniſchen Reiche beſtanden habenden Monopole, welche die Produkte des Ackerbaus oder irgend ein anderes Erzeugniß betrafen, ſind und bleiben für immer abgeſchafft. Auch verzichtet die Hohe Pforte auf den Gebrauch der Teskeres, welche von den Ortsbehörden Behufs des Ankaufs dieſer Waaren oder des Transportes der gekauften von einem Orte zum andern erbeten worden ſind. Jeder Verſuch, welcher von irgend einer Behörde gemacht werden ſollte, um die Unterthanen und Bürger der Hanſeatiſchen Freiſtaaten zu zwingen, ſich mit dergleichen Erlaubnißſcheinen oder Teskeres zu verſehen, ſoll als eine Verletzung der Verträge angeſehen werden und die Hohe Pforte wird ſofort mit Strenge alle Beamte, welchen eine ſolche Verletzung zur Laſt fällt, beſtrafen, und ſie wird die Unterthanen oder Bürger der Hanſeatiſchen Freiſtaaten wegen der Verluſte oder Beläſtigungen, welche dieſelben erweislich erfahren haben, ſchadlos halten.

Art. 3. Die Kaufleute, welche Bürger oder Unterthanen der Hanſeatiſchen Freiſtaaten ſind oder ihre Bevollmächtigte, und welche irgend ein Erzeugniß des Bodens oder der Induſtrie der Türkei zu dem Zwecke kaufen werden, um ſolches für den Verbrauch im Innern des Ottomaniſchen Reiches wieder zu verkaufen, ſollen bei dem Ankauf oder Verkauf dieſelben Abgaben zahlen, welche unter gleichen Umſtänden von der meiſt begünſtigten Claſſe der Ottomaniſchen Unterthanen oder Fremden, welche ſich mit dem Handel im Innern beſchäftigen, entrichtet werden.

Art. 4. Jedes Erzeugniß des Bodens oder der Induſtrie der Türkei ſoll, wenn es für die Ausfuhr gekauft iſt, frei von jeder Art von Belaſtung und Abgabe

durch die Kaufleute, welche Unterthanen und Bürger der Hanſeatiſchen Freiſtaaten ſind, oder durch ihre Bevollmächtigte nach einem zur Verſchiffung geeigneten Orte gebracht werden. Dort angekommen, ſoll es ein für allemal eine Abgabe von acht vom Hundert ſeines Werthes entrichten, welche in jedem Jahre um eins vom Hundert ermäßigt wird, bis ſie auf den lediglich zur Deckung der allgemeinen Verwaltungs- und Aufſichtskoſten beſtimmten feſten Betrag von eins vom Hundert vermindert iſt.

Artikel, welche am Verſchiffungsorte für die Ausfuhr gekauft ſind und die Ausfuhrabgabe bereits entrichtet haben, dürfen in keinem Falle einer weiteren Ausfuhrabgabe unterworfen werden, auch wenn ſie aus einer Hand in die andere übergegangen ſind.

Art. 5. Jedes Erzeugniß des Bodens oder der Induſtrie der Hanſeatiſchen Freiſtaaten oder der Staaten des Deutſchen Bundes und alle Waaren jedweder Art welche zu Lande oder zu Waſſer durch Unterthanen oder Bürger der Hanſeatiſchen Freiſtaaten eingeführt werden, ſollen in allen Theilen des Ottomaniſchen Reiches ohne irgend eine Ausnahme gegen eine, ein für allemal zu entrichtende Abgabe von acht vom Hundert des Werthes zugelaſſen werden, welche nach dem Werthe der Waaren am Landungsplatze berechnet wird, und, wenn die Einfuhr zur See erfolgt, zur Zeit der Landung, wenn ſie dagegen zu Lande erfolgt, an der erſten Zollſtelle zu zahlen iſt.

Nach erfolgter Berichtigung der Abgabe von acht vom Hundert ſoll von den genannten Waaren, mögen ſie am Ort der Ankunft oder im Innern des Landes verkauft werden, keinerlei weitere Abgabe weder von dem Verkäufer, noch dem Käufer verlangt werden.

Werden ſolche Waaren nicht für den Verbrauch in der Türkei verkauft, ſondern binnen einem Zeitraume von ſechs Monaten wieder ausgeführt, ſo ſollen ſie als Durchgangsgut betrachtet und nach Maßgabe der Feſtſetzung im Art. 8 behandelt werden. Die Zollverwaltung iſt in einem ſolchen Falle verpflichtet, dem Kaufmanne, welcher ihr den Beweis führt, daß die Abgabe von acht vom Hundert bezahlt worden, ſofort den Unterſchied zwiſchen dieſer Eingangsabgabe und der im Art. 8 erwähnten Durchgangsabgabe zurückzuerſtatten.

Art. 6. Fremde, zur Einfuhr in die vereinigten Fürſtenthümer der Moldau und Wallachei und in das Fürſtenthum Serbien beſtimmte, durch die übrigen Theile des Ottomaniſchen Reiches durchgehende Waaren ſollen die Eingangsabgaben nur bei ihrer Ankunft in den Fürſtenthümern, und andererſeits fremde, durch die Fürſtenthümer durchgehende, zur Einfuhr in andere Theile des Ottomaniſchen Reiches beſtimmte Waaren dieſe Abgaben nur bei der erſten, unter der unmittelbaren Verwaltung der Hohen Pforte ſtehenden Zollſtelle zu entrichten haben.

In gleicher Weiſe ſollen die Erzeugniſſe des Bodens und der Induſtrie der Fürſtenthümer, ſowie diejenigen der übrigen Theile des Ottomaniſchen Reiches, welche zur Ausfuhr beſtimmt ſind, die Ausgangsabgaben und zwar die erſteren an die Zollverwaltung der Fürſtenthümer, die letzteren an die Ottomaniſchen Staatskaſſen entrichten, ſo daß Eingangs- und Ausgangsabgaben in jedem Falle nur einmal verlangt werden können.

Art. 7. Keine Abgabe irgend einer Art ſoll von den Erzeugniſſen des Bodens oder der Induſtrie der Hanſeatiſchen Freiſtaaten, noch von den, den Unterthanen und Bürgern derſelben gehörigen und von dem Boden oder der Induſtrie eines anderen fremden Landes ſtammenden Waaren voraus erhoben werden, wenn dieſe beiden Gattungen von Waaren die Meerengen der Dardanellen, des Bosporus oder des Schwarzen Meeres paſſiren, ſei es, daß jene Waaren durch dieſe Meerengen auf denjenigen Schiffen paſſiren, welche ſie angebracht haben, oder daß ſie auf andere Schiffe umgeladen, oder daß ſie, nachdem ſie für die Ausfuhr verkauft worden, für eine beſtimmte Zeit an das Land geſetzt werden, um an Bord anderer Schiffe gebracht zu werden und ihre Reiſe fortzuſetzen. In dieſem letzteren Falle ſollen die Waaren in Conſtantinopel in den Magazinen der Zollverwaltung, genannt „Tranſit-Magazine“, und an

№ 252. andern Orten, wo keine Niederlagen vorhanden sind, unter der Aufsicht der Zollverwaltung niedergelegt werden.

Art. 8. Da die Hohe Pforte den Wunsch hegt, die Durchfuhr zu Lande mittelst allmäliger Zugeständnisse zu erleichtern, ist man übereingekommen, daß der Zoll von drei vom Hundert, der bisher von den Waaren erhoben wurde, welche in die Türkei eingeführt werden, um nach andern Ländern gebracht zu werden, sofort auf zwei vom Hundert und am Ende von acht Jahren, von dem Tage des Austausches der Ratificationen des gegenwärtigen Vertrages ab gerechnet, auf eine feste und endgültige Abgabe von eins vom Hundert ermäßigt werden soll.

Die Hohe Pforte behält sich gleichzeitig das Recht vor, durch ein besonderes Reglement Anordnungen zur Verhinderung von Defraudationen zu treffen..

Art. 9. Die Unterthanen und Bürger der Hanseatischen Freistaaten, welche mit Erzeugnissen des Bodens oder der Industrie fremder Länder Handel treiben, sollen dieselben Abgaben bezahlen und dieselben Rechte, Privilegien und Freiheiten genießen, wie fremde Unterthanen, welche mit Waaren ihres eigenen Landes handeln.

Art. 10. Als eine Ausnahme von den Bestimmungen des Art. 5 wird festgesetzt, daß Tabak in jeder Gestalt und Salz künftig nicht zu den Waaren gehören sollen, welche die Unterthanen und Bürger der Hanseatischen Freistaaten in die Türkei einzuführen befugt sind. Folgeweise sollen die Unterthanen und Bürger der Hanseatischen Freistaaten oder ihre Bevollmächtigte, welche Tabak oder Salz für den Verbrauch in der Türkei kaufen oder verkaufen, denselben Vorschriften unterworfen sein, und dieselben Abgaben zu bezahlen haben, wie die meist begünstigten, mit diesen beiden Gegenständen Handel treibenden Ottomanischen Unterthanen. Als Gegenleistung für diese Beschränkung soll in Zukunft von den gedachten Waaren, wenn sie durch Unterthanen und Bürger der Hanseatischen Freistaaten aus der Türkei ausgeführt werden, keinerlei Abgabe erhoben werden; es müssen aber die auszuführenden Mengen an Tabak und Salz von den Unterthanen und Bürgern der Hanseatischen Freistaaten oder ihren Bevollmächtigten der Zollverwaltung angezeigt werden, welche, wie bisher, das Recht der Beaufsichtigung der Ausfuhr dieser Erzeugnisse behält, ohne dafür jedoch irgend eine Vergütung, sei es für Anschreibung oder aus irgend einem andern Grunde verlangen zu können.

Art. 11. Es dürfen ferner künftig weder Kanonen, noch andere Schußwaffen, noch Pulver oder sonstige Kriegsmunition von den Unterthanen und Bürgern der Hanseatischen Freistaaten in die Türkei eingeführt werden. Der Handel mit diesen Gegenständen unterliegt der unmittelbaren und speciellen Beaufsichtigung der Ottomanischen Regierung, welcher das Recht vorbehalten bleibt, den Betrieb desselben zu regeln.

Unter vorstehender Beschränkung sind jedoch Pistolen, Jagdflinten und andere Luxus-Schußwaffen nicht begriffen.

Art. 12. Die von den Handelsschiffen der Hanseatischen Freistaaten bei ihrer Durchfuhr durch die Dardanellen und durch den Bosporus nachgesuchten Fermans sollen ihnen stets in der Weise behändigt werden, daß daraus so wenig Aufenthalt wie möglich entsteht.

Art. 13. Die Capitaine der Handelsschiffe der Hanseatischen Freistaaten, welche für das Ottomanische Reich bestimmte Waaren an Bord haben, sind verpflichtet, sofort nach ihrer Ankunft im Bestimmungshafen der Zollverwaltung desselben eine beglaubigte Abschrift ihres Manifestes zu übergeben.

Art. 14. Waaren, welche mit Umgehung der Zölle eingeführt werden, sollen zum Vortheil des Ottomanischen Schatzes confiscirt werden dürfen; es muß aber die Defraudation gehörig und nach den gesetzlichen Regeln bewiesen sein und über den Hergang ein Protokoll aufgenommen und unverzüglich der consularischen Behörde des fremden Unterthanen, dessen Waaren confiscirt worden, mitgetheilt werden.

Art. 15. Es versteht sich, daß die Regierungen der Hanseatischen Freistaaten nicht beabsichtigen, durch irgend einen Artikel des gegenwärtigen Vertrages sich etwas Anderes, als was aus dem natürlichen und bestimmten Sinne der gewählten

Digitized by Google

Ausdrücke folgt, zu bedingen oder in irgend einer Weise die Regierung Seiner Kaiserlichen Majestät des Sultans in der Ausübung ihrer Rechte der innern Verwaltung zu beschränken, insoweit als diese Rechte nicht die Verabredungen der alten Verträge oder die durch die gegenwärtige Uebereinkunft den Unterthanen und Bürgern der Hanseatischen Freistaaten und ihrem Eigenthum bewilligten Privilegien offenbar verletzt würden. № 252.

Art. 16. Man ist übereingekommen, daß alle Privilegien, Vortheile oder Freiheiten, welche die Ottomanische Regierung der meist begünstigten Nation gewährt, gleichfalls auf die Hanseatischen Freistaaten ausgedehnt werden sollen.

Die Dauer dieses Vertrages, welcher nach erfolgter Ratification dem Freundschafts- Handels- und Schiffahrtsvertrage vom 18. Mai 1839 und der Supplementar-Convention vom 7. September 1841 substituirt werden soll, ist auf 28 Jahre festgesetzt. Jeder der contrahirenden Staaten behält sich das Recht vor, am Ende des vierzehnten und ein und zwanzigsten Jahres diejenigen Abänderungen in Vorschlag zu bringen, welche die Erfahrung als nützlich erwiesen haben möchte.

Die in der gegenwärtigen Uebereinkunft getroffenen Verabredungen sollen in allen Theilen des Ottomanischen Reiches, das heißt in den in Europa und Asien belegenen Besitzungen Seiner Kaiserlichen Majestät des Sultans, in Egypten und und in den übrigen, der Hohen Pforte gehörigen Theilen von Afrika, sowie in Serbien und den vereinigten Fürstenthümern der Moldau und Wallachei in Ausführung kommen.

Die Hohen contrahirenden Theile sind übereingekommen, gemeinschaftlich Commissarien zu ernennen, um den Tarif der nach dem gegenwärtigen Vertrage für die von den Unterthanen und Bürgern der Hanseatischen Freistaaten in das Ottomanische Reich einzuführenden Erzeugnisse des Bodens und der Industrie dieser Staaten und derjenigen des Deutschen Bundes, wie für die von den Bürgern und Unterthanen der Hanseatischen Freistaaten oder ihren Bevollmächtigten zur Ausfuhr gekauften Erzeugnisse des Bodens und der Industrie der Türkei zu erhebenden Abgaben festzusetzen. Der auf diese Weise festgestellte neue Tarif soll sieben Jahre hindurch vom Austausche der Ratificationen ab, in Kraft bleiben. Jeder der Hohen vertragenden Theile soll das Recht haben, ein Jahr vor dem Ablauf dieses Zeitraumes auf eine Revision des Tarifes anzutragen. Wird von dieser Befugniß zu gedachtem Zeitpunkte von keiner Seite Gebrauch gemacht, so soll der Tarif ferner auf sieben andere Jahre in gesetzlicher Kraft bleiben, von dem Tage an gerechnet, wo die ersten sieben Jahre abgelaufen sind und eben dasselbe soll am Ende jeder folgenden Periode von sieben Jahren stattfinden.

Art. 17. Der gegenwärtige Vertrag soll ratificirt und die Ratificationen sollen binnen zwei Monaten, oder wenn es sein kann früher, zu Berlin ausgetauscht werden.

Geschehen zu Berlin, den 27. September 1862.

(gez.) Gessken. (gez.) Aristarchi.

Freundschafts-, Handels- und Schiffahrts-Vertrag № 253.

zwischen den Staaten des deutschen Zoll- und Handels-Vereins, den Großherzogthümern Mecklenburg-Schwerin und Mecklenburg-Strelitz, sowie den freien Hansestädten Lübeck, Bremen und Hamburg, und dem Kaiserreich China, abgeschlossen und unterzeichnet zu Tient-Sin, den 2. September 1861.

(Die Ratifikationsurkunden sind am 14. Januar 1863 zu Shanghai ausgewechselt.)

Seine Majestät der König von Preußen, sowohl für Sich, als auch im Namen der übrigen Mitglieder des Deutschen Zoll- und Handels-Vereins, nämlich:

(folgen die Namen der Staaten)

sowie: die Großherzogthümer Mecklenburg-Schwerin und Mecklenburg-Strelitz, und die Senate der Hansestädte Lübeck, Bremen und Hamburg einerseits und

№ 253. Seine Majeſtät der Kaiſer von China andererſeits,
von dem aufrichtigen Wunſche beſeelt, freundſchaftliche Beziehungen zwiſchen den vorgedachten Staaten und China zu begründen, haben beſchloſſen, ſolche durch einen gegenſeitig vortheilhaften und den Unterthanen der Hohen vortragenden Mächte nützlichen Freundſchafts- und Handels-Vertrag zu befeſtigen. Zu dem Ende haben zu Ihren Bevollmächtigten ernannt:

(folgen die Namen ꝛc. der Bevollmächtigten)

welche, nachdem ſie ihre Vollmachten ſich mitgetheilt, und ſolche in guter und gehöriger Form befunden haben, über nachſtehende Artikel übereingekommen ſind:

Art. 1. Zwiſchen den contrahirenden Staaten ſoll dauernder Friede und unwandelbare Freundſchaft beſtehen. Die Unterthanen derſelben ſollen in den beiderſeitigen Staaten vollen Schutz für Perſon und Eigenthum genießen.

Art. 2. Seine Majeſtät der König von Preußen kann, wenn er es für gut befindet, einen diplomatiſchen Agenten bei dem Hofe von Peking accrediliren, und Seine Majeſtät der Kaiſer von China kann in gleicher Weiſe, wenn er es für gut befindet, einen diplomatiſchen Agenten für den Hof von Berlin ernennen.

Dem von Seiner Majeſtät dem Könige von Preußen ernannten diplomatiſchen Agenten ſoll geſtattet ſein, auch die Vertretung der anderen contrahirenden Deutſchen Staaten zu übernehmen, welchen vertragsmäßig das Recht, ſich durch eigene diplomatiſche Agenten beim Hofe von Peking vertreten zu laſſen, nicht zuſteht.

Seine Majeſtät der Kaiſer von China willigt ein, daß der von Seiner Majeſtät dem Könige von Preußen ernannte diplomatiſche Agent, mit ſeiner Familie und ſeinem Haushalt, dauernd in der Hauptſtadt wohnen, oder dieſelbe gelegentlich beſuchen darf, je nach der Wahl der Preußiſchen Regierung.

Art. 3. Die diplomatiſchen Agenten Preußens und China's ſollen gegenſeitig am Orte ihres Aufenthalts die Vorrechte und Freiheiten genießen, welche das Völkerrecht ihnen gewährt. Ihre Perſon, ihre Familie, ihr Haus und ihre Correſpondenz ſollen unverletzlich ſein. Sie ſollen in der Wahl und Anſtellung ihrer Beamten, Couriere, Dollmetſcher, Diener u. ſ. w. nicht beſchränkt werden.

Alle Arten von Koſten, welche die diplomatiſchen Miſſionen verurſachen, werden von ihren reſpectiven Regierungen getragen werden.

Die Chineſiſchen Behörden werden Alles thun, um dem Preußiſchen diplomatiſchen Agenten, wenn er nach der Hauptſtadt kommt, um daſelbſt ſeinen Wohnſitz aufzuſchlagen, beim Miethen eines paſſenden Hauſes und ſonſtiger Räumlichkeiten behülflich zu ſein.

Art. 4. Die contrahirenden Deutſchen Staaten ſollen das Recht haben, einen General-Conſul und für jeden offenen Hafen oder jede dergleichen Stadt in China, für welche ihre Handelsintereſſen es erheiſchen, einen Conſul, Vice-Conſul oder Conſular-Agenten zu ernennen.

Dieſe Beamten ſollen mit der gebührenden Achtung von den Chineſiſchen Behörden behandelt werden und dieſelben Privilegien und Vorrechte genießen, wie die Conſular-Beamten der meiſtbegünſtigten Nation.

Im Falle der Abweſenheit eines Deutſchen Conſular-Beamten ſollen die Unterthanen der contrahirenden Deutſchen Staaten die Befugniß haben, ſich an den Conſul einer befreundeten Macht, oder im Nothfalle auch an den Zolldirektor zu wenden, welcher es ſich angelegen laſſen ſein ſoll, denſelben die Vortheile dieſes Vertrages zu ſichern.

Art. 5. Alle dienſtlichen, von dem diplomatiſchen Agenten ſeiner Majeſtät des Königs von Preußen oder von den Conſular-Beamten der contrahirenden Deutſchen Staaten, an die Chineſiſchen Behörden gerichteten Mittheilungen ſollen Deutſch geſchrieben werden. Bis auf Weiteres ſollen ſie von einer Chineſiſchen Ueberſetzung begleitet ſein, aber unter der gegenſeitigen Uebereinkunft, daß im Falle eine Verſchiedenheit in der Bedeutung des Deutſchen und Chineſiſchen Textes vorkommen ſollte, die Deutſchen Regierungen den im Deutſchen Text ausgedrückten Sinn als den richtigen anſehen werden.

Desgleichen ſollen die amtlichen Mittheilungen Chineſiſcher Behörden an den Geſandten Preußens oder die Conſuln der contrahirenden Deutſchen Staaten Chineſiſch geſchrieben werden, und wird dieſer Text für die Chineſiſchen Behörden als der richtige gelten. Man iſt übereingekommen, daß die Ueberſetzungen niemals als beweiſend angeſehen werden ſollen.

Was den gegenwärtigen Vertrag anbetrifft, ſo wird derſelbe, um jede ſpätere Discuſſion zu vermeiden, und mit Rückſicht darauf, daß die Franzöſiſche Sprache unter allen Diplomaten Europa's bekannt iſt, in Deutſcher, Chineſiſcher und Franzöſiſcher Sprache ausgefertigt werden. Alle dieſe Ausfertigungen haben denſelben Sinn und dieſelbe Bedeutung, aber der Franzöſiſche Text wird als der Urtext des Vertrages angeſehen werden, dergeſtallt, daß wenn eine verſchiedene Auslegung des Deutſchen und Chineſiſchen Vertrages irgendwo ſtattfinden ſollte, die Franzöſiſche Ausfertigung entſcheidend ſein ſoll.

Art. 6. In den Häfen und Städten: Canton, Swatau (Tſchau-Tſchau), Amoi, Futſchau, Ningpo, Schanghai, Tongliſchau, Tientſin, Niutſchwang, Tſchin-Kiang, Kiu-Kiang, Hankau, ferner Kiongtſchau auf der Inſel Hainan und Tai-wan und Tam-ſui auf der Inſel Formoſa — iſt es den Unterthanen der contrahirenden Deutſchen Staaten erlaubt, ſich mit ihren Familien niederzulaſſen, frei zu bewegen, und Handel und Induſtrie zu treiben. Sie können zwiſchen denſelben nach Belieben mit ihren Fahrzeugen und Waaren hin- und herfahren, daſelbſt Häuſer kaufen, miethen oder vermiethen, Land pachten oder verpachten, und Kirchen, Kirchhöfe und Hospitäler anlegen.

Art. 7. Handelsſchiffe eines der contrahirenden Deutſchen Staaten ſind nicht berechtigt nach anderen Häfen zu fahren, als ſolchen, die in dieſem Vertrage für offen erklärt worden ſind. Sie ſollen nicht geſetzwidrig andere Häfen anlaufen, oder heimlichen Handel längs der Küſte treiben. Schiffe, welche in Zuwiderhandlung gegen dieſe Beſtimmung betroffen werden, ſollen mit ihrer Ladung der Confiscation durch die Chineſiſche Regierung unterliegen.

Art. 8. Unterthanen der Deutſchen contrahirenden Staaten können auf eine Entfernung von hundert (100) li und auf einen Zeitraum von nicht mehr als fünf (5) Tagen in die Nachbarſchaft der dem Handel offenen Häfen Ausflüge machen.

Diejenigen, welche ſich in das Innere des Landes zu begeben wünſchen, müſſen mit Päſſen verſehen ſein, die von den diplomatiſchen- oder Conſular-Behörden ausgeſtellt und von der Chineſiſchen Lokal-Behörde viſirt ſind. Dieſe Päſſe müſſen auf Verlangen vorgezeigt werden.

Wenn Reiſende oder Kaufleute, welche einem der contrahirenden Deutſchen Staaten angehören, ihre Päſſe verlieren ſollten, ſo ſoll es den Chineſiſchen Behörden freiſtehen, dieſelben zurückzuhalten, bis ſie ſich neue Päſſe haben verſchaffen können, oder ſie auf das nächſte Conſulat führen zu laſſen, ohne ſie jedoch ſchlecht zu behandeln oder zu geſtatten, daß ſie ſchlecht behandelt werden.

Dabei iſt wohl verſtanden, daß nach denjenigen Orten, welche von den Rebellen beſetzt ſind, nicht eher Päſſe ausgeſtellt werden ſollen, als bis in denſelben der Friede wieder hergeſtellt iſt.

Art. 9. Es ſoll den Unterthanen der contrahirenden Deutſchen Staaten geſtattet ſein, Compradors, Dollmetſcher, Schreiber, Arbeiter, Schiffsleute und Diener aus allen Theilen China's gegen eine entſprechende, durch Uebereinkunft beider Theile feſtzuſtellende Vergütigung, in Dienſt zu nehmen, und ebenſo Boote zum Perſonen- oder Waaren-Transport zu miethen. Desgleichen ſoll es ihnen erlaubt ſein, von Chineſen die Sprache oder Dialekte des Landes zu lernen, oder ſie in fremden Sprachen zu unterrichten. Dem Verkaufe von Deutſchen und dem Ankaufe von Chineſiſchen Büchern ſoll kein Hinderniß in den Weg gelegt werden.

Art. 10. Die Bekenner und Lehrer der chriſtlichen Religion ſollen in China volle Sicherheit für ihre Perſonen, ihr Eigenthum und die Ausübung ihrer Religions-Gebräuche genießen.

Art. 11. Wenn ein Schiff eines der Deutſchen contrahirenden Staaten in den

№ 253. Gewäſſern eines dem Handel eröffneten Hafens anlangt, ſoll es ihm freiſtehen, einen Lootſen nach ſeiner Wahl anzunehmen, um ſich in den Hafen führen zu laſſen. Ebenſo ſoll es, wenn es alle geſetzlichen Gebühren und Abgaben entrichtet hat und zur Abreiſe fertig iſt, ſich einen Lootſen wählen können, um es aus dem Hafen hinauszuführen.

Art. 12. Sobald ein Kauffahrteiſchiff, welches einem der Deutſchen contrahirenden Staaten angehört, in einen Hafen eingelaufen iſt, ſoll der Zoll-Inſpektor, wenn er es für gut befindet, einen oder mehrere Zoll-Beamte abordnen, um das Schiff zu überwachen und darauf zu ſehen, daß keine Waaren geſchmuggelt werden. Dieſe Beamten können nach ihrem Belieben in ihrem eignen Boote bleiben, oder ſich an Bord des Schiffes aufhalten.

Die Koſten ihrer Beſoldung, ihrer Nahrung und ihres Unterhaltes fallen der Chineſiſchen Zollbehörde zur Laſt, und ſie dürfen keine Entſchädigung oder Belohnung irgend einer Art, weder von den Schiffskapitains, noch von den Conſignatairen verlangen. Jede Zuwiderhandlung gegen dieſe Vorſchrift ſoll eine dem Betrage der Erpreſſung angemeſſene Strafe nach ſich ziehen, und dieſer Betrag ſoll vollſtändig zurückerſtattet werden.

Art. 13. Innerhalb vierundzwanzig (24) Stunden nach der Ankunft des Schiffes ſoll der Kapitain, wenn er nicht geſetzliche Hinderungs-Urſachen hat, oder ſtatt ſeiner der Supercargo oder der Conſignatair ſich auf das Conſulat begeben und daſelbſt ſeine Schiffspapiere und eine Abſchrift des Manifeſtes niederlegen.

Innerhalb der folgenden vierundzwanzig (24) Stunden wird der Conſul dem Zoll-Inſpektor eine Note überſenden, aus welcher der Name des Schiffs, die Bemannung, der Tonnengehalt und die Beſchaffenheit der Ladung deſſelben hervorgeht.

Wenn durch Schuld des Kapitains dieſer Vorſchrift binnen achtundvierzig (48) Stunden nicht nachgekommen iſt, ſo ſoll derſelbe einer Strafe von fünfzig (50) Piaſter für jeden Tag Verzögerung unterliegen; der Totalbetrag der Strafe ſoll jedoch zweihundert (200) Piaſter nicht überſteigen.

Gleich nach Empfang der erwähnten Note wird der Zoll-Inſpektor einen Erlaubnißſchein zum Oeffnen des Schiffsraumes ertheilen.

Sollte der Kapitain zu dieſer Oeffnung ſchreiten und mit dem Ausladen beginnen, bevor er die Erlaubniß dazu erhalten hat, ſo ſoll er zu einer Geldſtrafe bis zum Betrage von fünfhundert (500) Piaſter verurtheilt werden können, und die ausgeladenen Waaren ſollen confiſcirt werden können.

Art. 14. So oft ein Kaufmann, welcher einem der contrahirenden Deutſchen Staaten angehört, Waaren zu landen oder zu verſchiffen hat, ſoll er die Erlaubniß dazu bei dem Zoll-Inſpector nachſuchen. Waaren, welche ohne eine ſolche Erlaubniß gelandet oder verſchifft werden, unterliegen der Confiscation.

Art. 15. Die Unterthanen der contrahirenden Deutſchen Staaten ſollen von allen Waaren, welche ſie in die dem fremden Handel geöffneten Häfen ein- oder aus denſelben ausführen, diejenigen Zölle bezahlen, welche in dem dem gegenwärtigen Vertrage beigefügten Tarife verzeichnet ſind: aber in keinem Falle ſoll man von ihnen mehr oder andere Abgaben verlangen, als jetzt oder in Zukunft von den Unterthanen der meiſtbegünſtigten Nation verlangt werden.

Die dem gegenwärtigen Vertrage beigefügten Handelsbeſtimmungen ſollen als integrirender Theil dieſes Vertrages und deshalb als bindend für die hohen contrahirenden Theile angeſehen werden.

Art. 16. Was die Artikel anbetrifft, welche nach dem Tarif einer Abgabe ad valorem unterliegen, ſo ſoll, wenn der Deutſche Kaufmann mit dem Chineſiſchen Beamten ſich über den Werth nicht einigen kann, jede Partei zwei oder drei Kaufleute zuziehen, welche die Waare unterſuchen ſollen. Der höchſte Preis, zu welchem einer dieſer Kaufleute ſie zu kaufen Willens wäre, ſoll als der Werth derſelben angenommen werden.

Art. 17. Die Zölle werden nach dem Netto-Gewicht erhoben werden, es wird alſo die Tara in Abzug kommen. Wenn der Deutſche Kaufmann ſich mit dem Chine-

ſiſchen Beamten über die Beſtimmung der Tara nicht einigen kann, ſo ſoll jede Partei eine gewiſſe Anzahl von Kiſten und Ballen unter den Kolli, welche Gegenſtand des Streites ſind, wählen. Dieſe werden erſt im Ganzen gewogen, und dann wird die Tara feſtgeſtellt. Die Durchſchnitts-Tara der ſo gewogenen Kolli ſoll als Tara für alle übrigen gelten.

Art. 18. Wenn ſich im Laufe der Verifikation über andere Punkte ein Streit erhebt, der nicht ſofort geſchlichtet werden kann, ſo ſoll der Deutſche Kaufmann die Vermittelung des Conſular-Beamten in Anſpruch nehmen können. Dieſer wird den Gegenſtand der Meinungsverſchiedenheit ſofort zur Kenntniß des Zoll-Inſpektors bringen, und beide werden ſich bemühen, eine Ausgleichung herbeizuführen. Das Anſuchen an den Conſul muß aber binnen vierundzwanzig (24) Stunden geſchehen, ſonſt wird demſelben keine weitere Folge gegeben werden.

So lange der Streit nicht entſchieden iſt, wird der Zoll-Inſpektor den Gegenſtand deſſelben nicht buchen, um auf dieſe Weiſe der gründlichen Unterſuchung und Schlichtung der Angelegenheit nicht vorzugreifen.

Art. 19. Für alle eingeführten Waaren, welche eine Beſchädigung erlitten haben ſollten, wird eine der Beſchädigung angemeſſene Zoll-Ermäßigung eintreten. Dieſe Ermäßigung wird der Billigkeit gemäß normirt werden; erheben ſich aber Streitigkeiten, ſo ſollen dieſelben auf dieſelbe Weiſe zum Ende geführt werden, als ſolches in Artikel 16 für die mit einer ad volorem-Abgabe belaſteten Waaren vorgeſchrieben iſt.

Art. 20. Jedes in einem Chineſiſchen Hafen eingelaufene Schiff eines der contrahirenden Deutſchen Staaten kann, wenn der Schiffsraum noch nicht geöffnet iſt, binnen achtundvierzig (48) Stunden nach ſeiner Ankunft denſelben verlaſſen und ſich in einen anderen Hafen begeben, ohne Tonnengelder oder Zölle zu bezahlen oder der Entrichtung irgend einer andern Abgabe zu unterliegen. Nach Ablauf der achtundvierzig (48) Stunden müſſen die Tonnengelder entrichtet werden.

Art. 21. Die Eingangs-Zölle ſind beim Landen der Güter und die Ausgangs-Zölle beim Verſchiffen derſelben fällig. Wenn die Tonnengelder und Zölle, welche vom Schiffe und der Ladung zu zahlen ſind, vollſtändig berichtigt ſind, ſoll der Zoll-Inſpektor eine General-Quittung darüber ausſtellen, auf deren Vorzeigung der Conſular-Beamte dem Kapitain ſeine Schiffspapiere zurückgeben und ihm erlauben wird, unter Segel zu gehen.

Art. 22. Der Zoll-Inſpektor wird ein oder mehrere Banquier-Häuſer namhaft machen, welche ermächtigt ſein ſollen, die zu zahlenden Abgaben für Rechnung des Staates in Empfang zu nehmen. Die von dieſen Banquier-Häuſern ausgeſtellten Quittungen ſollen ſo angeſehen werden, als ſeien ſie von der Chineſiſchen Regierung ſelbſt ausgeſtellt. Die Zahlungen können in Barren oder in fremden Münzen geleiſtet werden, deren Verhältniß zum Sycee-Silber nach den jedesmaligen Umſtänden durch Vereinbarung zwiſchen den Deutſchen Conſular-Beamten und dem Zoll-Inſpektor feſtgeſtellt werden ſoll.

Art. 23. Kauffahrteiſchiffe der contrahirenden Deutſchen Staaten von mehr als hundertfünfzig (150) Tonnen ſollen vier (4) Mehß pro Tonne, und Schiffe von hundertfünfzig (150) Tonnen oder weniger, ein (1) Mehß pro Tonne des aus dem Mehßbriefe erſichtlichen Tonnengehaltes als Tonnengelder zahlen.

Ueber die erfolgte Zahlung der Tonnengelder ſoll der Zoll-Inſpektor dem Kapitain oder Conſignatair eine Beſcheinigung ertheilen, auf deren Vorzeigung bei den Zoll-Behörden anderer Chineſiſchen Häfen, in welche der Kapitain einzulaufen für gut befinden ſollte, binnen vier (4) Monaten vom Datum der in Artikel 21 erwähnten General-Quittung keine abermaligen Tonnengelder mehr verlangt werden ſollen.

Keine Tonnengelder ſollen zu entrichten ſein von Fahrzeugen, welche Unterthanen der contrahirenden Deutſchen Staaten zum Transport von Paſſagieren, Gepäck, Briefen, Lebensmitteln oder ſolchen Artikeln verwenden, welche keinem Zolle unterliegen. Führen ſolche Fahrzeuge gleichzeitig auch zollpflichtige Waaren mit ſich, ſo

№ 253. sollen sie in die Kategorie der Schiffe unter hundertfünfzig (150) Tonnen Gehalt gerechnet werden und ein Tonnengeld von ein (1) Mebß pro Tonne entrichten.

Art. 24. Solche Waaren, von denen in einem Chinesischen Hafen die tarifmäßigen Zölle entrichtet worden sind, sollen in das Innere des Landes transportirt werden können, ohne irgend einer anderen Abgabe, als der Transit-Abgabe zu unterliegen. Diese soll nach den gegenwärtig geltenden Sätzen erhoben und in Zukunft nicht erhöht werden. Dasselbe gilt von Waaren, die aus dem Innern des Landes nach einem Hafen transportirt werden.

Von Erzeugnissen, welche aus dem Inlande nach einem Hafen, oder von Einfuhren, welche aus einem Hafen nach dem Inlande geführt werden, können sämmtliche darauf haftende Transit-Abgaben auf einmal entrichtet werden.

Wenn Chinesische Beamte, dem Inhalte dieses Artikels zuwider, ungesetzliche oder höhere, als die gesetzlichen Abgaben erheben sollten, so sollen sie nach den Chinesischen Gesetzen bestraft werden.

Art. 25. Wenn der Kapitain eines Schiffes, welches einem der contrahirenden Deutschen Staaten angehört, und welches in einen Chinesischen Hafen eingelaufen ist, daselbst nur einen Theil der Ladung zu löschen wünscht, so soll er auch nur für diesen Theil zur Zoll-Entrichtung verbunden sein. Den Rest der Ladung kann er nach einem andern Hafen führen, und daselbst verzollen und verkaufen.

Art. 26. Wenn Handeltreibende eines der contrahirenden Deutschen Staaten Waaren, welche sie in einen Chinesischen Hafen eingeführt und daselbst verzollt haben, wieder ausführen wollen, so sollen sie sich dieserhalb an den Zoll-Inspektor wenden, damit derselbe sich von der Identität der Waaren und davon Ueberzeugung verschafft, daß die Colli unverletzt sind.

Sollen die Waaren nach einem andern Chinesischen Hafen wieder ausgeführt werden, so wird der Zoll-Inspektor den Kaufleuten, welche die Waaren wieder auszuführen wünschen, ein Attest darüber ausstellen, daß die auf denselben lastenden Zölle entrichtet sind.

Auf Grund dieses Attestes soll der Zoll-Inspektor desjenigen Chinesischen Hafens, nach welchem die Waaren geführt werden, einen Erlaubnißschein zum zollfreien Löschen derselben ertheilen, ohne daß dafür Gebühren oder Zoll-Zuschläge verlangt werden könnten. Wenn sich bei Vergleichung der Waaren mit dem Atteste herausstellt, daß eine Zoll-Defraudation stattgefunden hat, so unterliegen die eingeschwärzten Waaren der Confiscation.

Sollen die Waaren aber nach einem Nicht-Chinesischen Hafen wieder ausgeführt werden, so wird der Zoll-Inspektor desjenigen Hafens, aus welchem die Wieder-Ausfuhr geschieht, ein Certificat ausfertigen, welches bescheinigt, daß der Kaufmann, der die Waaren wieder ausführt, eine Forderung an das Zoll-Amt hat, welche dem Betrage der auf die Waaren bereits gezahlten Zölle gleichkommt. Dieses Certificat soll vom Zoll-Amte bei jeder Entrichtung von Einfuhr- oder Ausfuhr-Zöllen gleich baarem Gelde zum vollen Werthe in Zahlung angenommen werden.

Art. 27. Keine Umladung aus einem Schiffe in ein anderes kann ohne besondere Erlaubniß des Zoll-Inspektors stattfinden. Ausgenommen den Fall, wo Gefahr im Verzuge gewesen ist, sollen Güter, welche ohne Erlaubniß von einem Schiffe auf ein anderes umgeladen worden sind, confiscirt werden.

Art. 28. In jedem der Häfen, welche dem fremden Handel geöffnet sind, soll der Zoll-Inspektor beim Consular-Beamten eine Sammlung der beim Zoll-Amte in Canton gebräuchlichen Maaße und Gewichte, sowie gesetzliche Waagen zum Abwiegen der Waaren und des Geldes niederlegen. Diese Normalmaaße, Normalgewichte und Waagen sollen die Grundlage aller Zoll-Einforderungen und Zahlungen bilden, und im Falle von Streitigkeiten soll auf ihre Ergebnisse zurückgegangen werden.

Art. 29. Alle Geldstrafen und Confiscationen für Zuwiderhandlungen gegen diesen Vertrag oder gegen die beigefügten Handelsbestimmungen sollen der Chinesischen Regierung zufallen.

Digitized by Google

Art. 30. Kriegsſchiffen der contrahirenden Deutſchen Staaten, welche zum Schutze des Handels kreuzen, oder mit Verfolgung von Seeräubern beſchäftigt ſind, ſoll es freiſtehen, alle Chineſiſchen Häfen ohne Unterſchied zu beſuchen.

Beim Ankaufe von Vorräthen, Einnehmen von Waſſer und bei Ausbeſſerungen, wenn ſolche nöthig werden, ſoll ihnen jede Erleichterung zu Theil und keine Art von Hinderniß in den Weg gelegt werden. Die Befehlshaber ſolcher Schiffe ſollen mit den Chineſiſchen Behörden als Gleichgeſtellte und auf höflichem Fuße verkehren. Abgaben irgend welcher Art ſollen von ſolchen Schiffen nicht erhoben werden.

Art. 31. Sollte ein Kauffahrteiſchiff, welches einem der contrahirenden Deutſchen Staaten angehört, in Folge von Havarien oder aus anderen Gründen gezwungen ſein einen Hafen zu ſuchen, ſo ſoll es in jeden Chineſiſchen Hafen ohne Unterſchied einlaufen können, ohne zur Entrichtung von Tonnengeldern verbunden zu ſein. Auch brauchen von den Waaren, welche es geladen hat, keine Zölle entrichtet zu werden, falls dieſelben nur behufs der Ausbeſſerung des Schiffes abgeladen werden, und unter Aufſicht des Zoll-Inſpektors bleiben. Sollte ein ſolches Schiff ſcheitern oder ſtranden, ſo ſollen die Chineſiſchen Behörden ſofort Maaßregeln zur Rettung der Mannſchaft und Sicherung des Schiffes und der Ladung treffen. Die gerettete Mannſchaft ſoll gut behandelt und wenn es nöthig iſt, mit den Mitteln zur Weiterfahrt nach der nächſten Conſular-Station verſehen werden.

Art. 32. Wenn Matroſen oder andere Individuen von Kriegs- und Handels-Schiffen eines des contrahirenden Deutſchen Staaten deſertiren, ſo ſoll die Chineſiſche Behörde, auf Requiſition der Conſular-Beamten, oder, wenn ein ſolcher nicht vorhanden iſt, des Kapitains, die erforderlichen Schritte thun, um den Deſerteur oder Flüchtling zu entdecken und in die Hände des Conſular-Beamten oder Kapitains zurückzuliefern.

Gleichermaßen kann, wenn Chineſiſche Deſerteure oder wegen eines Verbrechens Verfolgte ſich in die Häuſer oder auf die Schiffe Deutſcher Unterthanen flüchten ſollten, die Ortsbehörde ſich an den Deutſchen Conſular-Beamten wenden, welcher die nöthigen Maaßregeln ergreifen ſoll, um die Auslieferung derſelben zu bewerkſtelligen.

Art. 33. Sollten Schiffe, welche einem der contrahirenden Deutſchen Staaten angehören, in Chineſiſchen Gewäſſern von Seeräubern geplündert werden, ſo ſoll es Pflicht der Chineſiſchen Behörden ſein, alle Mittel zur Habhaftwerdung und Beſtrafung der Räuber aufzubieten. Die geraubten Waaren ſollen, wo und in welchem Zuſtande ſie ſich auch befinden mögen, in die Hände des betreffenden Conſular-Beamten abgeliefert werden, welcher ſie an die Berechtigten gelangen laſſen wird. Kann man weder der Räuber habhaft werden, noch ſämmtliche geraubte Gegenſtände wieder erlangen, ſo ſollen die Chineſiſchen Behörden den Chineſiſchen Geſetzen gemäß beſtraft werden, ohne zum Erſatz der geraubten Gegenſtände verpflichtet zu ſein.

Art. 34. Will ſich ein Unterthan eines der contrahirenden Deutſchen Staaten an eine Chineſiſche Behörde wenden, ſo muß er ſeine Vorſtellung dem Conſular-Beamten einhändigen, welcher ſie, je nachdem er ſie in der Sache begründet und in der Form paſſend findet, weiter befördert, oder zur Abänderung zurückgiebt.

Will ein Chineſe ſich an ein Conſulat wenden, ſo muß er denſelben Weg bei der Chineſiſchen Behörde einſchlagen, welche in derſelben Art verfahren wird.

Art. 35. Wenn ein Unterthan eines der contrahirenden Deutſchen Staaten Urſache zur Beſchwerde über einen Chineſen hat, ſo ſoll er ſich zuvörderſt zu dem Conſular-Beamten begeben, und ihm den Gegenſtand ſeiner Beſchwerde auseinanderſetzen. Der Conſular-Beamte, nachdem er die Angelegenheit unterſucht hat, wird ſich Mühe geben, dieſelbe gütlich auszugleichen. Ebenſo wird der Conſular-Beamte, wenn ein Chineſe ſich über einen Unterthan eines der contrahirenden Deutſchen Staaten zu beſchweren hat, erſterem williges Gehör ſchenken und eine gütliche Einigung herbeizuführen ſuchen. Sollte eine ſolche aber in dem einen oder andern Falle nicht gelingen, ſo wird der Conſular-Beamte die Mitwirkung des betreffenden Chineſiſchen Beamten in Anſpruch nehmen, und beide vereint werden die Angelegenheit nach den Grundſätzen der Billigkeit entſcheiden.

Digitized by Google

№ 253.

Art. 36. Die Chinesischen Behörden sollen der Person und dem Eigenthum Deutscher Unterthanen zu jeder Zeit den vollsten Schutz angedeihen lassen, namentlich wenn denselben Beleidigung oder Gewalt widerfahren sollte. In allen Fällen von Brandstiftung, Raub oder Zerstörung soll die Ortsbehörde sofort die bewaffnete Macht absenden, um die Zusammenrottung zu zerstreuen, die Schuldigen zu ergreifen und sie der Strenge der Gesetze zu überliefern. Es bleibt den Beschädigten außerdem überlassen, den Ersatz des ihnen verursachten Schadens von denjenigen zu verlangen, von welchen die Beschädigung ausgegangen ist.

Art. 37. Wenn ein Chinesischer Unterthan, welcher Schuldner eines Unterthanen eines der contrahirenden Deutschen Staaten ist, es unterläßt seine Schuld zu bezahlen, oder in betrügerischer Absicht sich entfernt, so soll die Chinesische Behörde, auf Anrufen des Gläubigers, jedes ihr zu Gebot stehende Mittel anwenden, um den Flüchtigen zu verhaften und den Schuldner zur Bezahlung seiner Schuld zu zwingen.

Ebenso sollen die Deutschen Behörden ihr Möglichstes thun, um Deutsche Unterthanen, welche ihre Schulden an Chinesische Unterthanen nicht bezahlen, dazu zu zwingen, und wenn sie in betrügerischer Absicht sich entfernt haben, vor Gericht zu ziehen. In keinem Falle aber sollen weder die Chinesische Regierung, noch die Regierungen der Deutschen contrahirenden Staaten für die Schulden ihrer Unterthanen aufzukommen verpflichtet sein.

Art. 38. Chinesische Unterthanen, welche sich einer verbrecherischen Handlung gegen einen Unterthanen eines der contrahirenden Deutschen Staaten schuldig machen, sollen von den Chinesischen Behörden verhaftet und nach Chinesischen Gesetzen bestraft werden.

Unterthanen eines der contrahirenden Deutschen Staaten, wenn sie sich einer verbrecherischen Handlung gegen einen Chinesischen Unterthanen schuldig machen, sollen vom Consular-Beamten verhaftet und nach den Gesetzen des Staates, welchem sie angehören, bestraft werden.

Art. 39. Alle Fragen in Bezug auf Rechte des Vermögens oder der Person, welche sich zwischen Unterthanen der contrahirenden Deutschen Staaten erheben, sollen der Jurisdiction der Behörden dieser Staaten unterworfen sein. Desgleichen werden sich die Chinesischen Behörden in keine Streitigkeiten mischen, welche zwischen Unterthanen eines der contrahirenden Deutschen Staaten und Fremden etwa entstehen sollten.

Art. 40. Die contrahirenden Theile kommen überein, daß den Deutschen Staaten und ihren Unterthanen volle und gleiche Theilnahme an allen Privilegien, Freiheiten und Vortheilen zusteben soll, welche von Seiner Majestät dem Kaiser von China der Regierung oder den Unterthanen irgend einer andern Nation gewährt sind, oder noch gewährt werden mögen. Namentlich sollen alle Veränderungen im Tarif oder in den Bestimmungen über Zölle, Tonnen- und Hafen-Gelder, Einfuhr, Ausfuhr und Transit, welche zu Gunsten irgend einer andern Nation getroffen werden, sobald sie in Ausführung kommen, unmittelbar und ohne besonderen neuen Vertrag auch auf den Handel aus und nach den contrahirenden Deutschen Staaten und auf die ihnen zugehörigen Kaufleute, Rheder und Schiffer anwendbar sein.

Art. 41. Wenn die contrahirenden Deutschen Staaten künftig die Abänderung einiger Bestimmungen dieses Vertrages für zweckmäßig erachten sollten, so soll es ihnen freistehen nach Ablauf von zehn (10) Jahren, vom Tage der Auswechselung der Ratifications-Urkunden an gerechnet, Unterhandlungen zu diesem Behufe zu eröffnen. Sie müssen aber sechs (6) Monate vor Ablauf der zehn (10) Jahre der Chinesischen Regierung amtlich anzeigen, daß sie Abänderungen des Vertrages wünschen, und worin dieselben bestehen sollen. Erfolgt eine solche Anzeige nicht, so bleibt der Vertrag weitere zehn (10) Jahre unverändert in Kraft.

Art. 42. Der gegenwärtige Vertrag soll ratificirt, und sollen die Ratifikationen innerhalb eines Jahres vom Tage der Unterzeichnung desselben in Schanghai oder in Tientsin, je nach der Wahl der Preußischen Regierung, ausgewechselt werden. Sobald die Auswechselung stattgefunden hat, soll der Vertrag zur Kenntniß aller Ober-Behörden China's, in der Hauptstadt und in den Provinzen, gebracht werden, damit sie sich danach richten.

Digitized by Google

Zu Urkund deſſen haben die reſpectiven Bevollmächtigten der Hohen vertragenden Theile den gegenwärtigen Vertrag unterzeichnet und demſelben ihre Siegel beigedrückt.

So geſchehen in vier Ausfertigungen zu Tientſin den Zweiten September im Jahre unſeres Herrn Eintauſend Achthundert Einundſechzig, entſprechend dem Chineſiſchen Datum vom Achtundzwanzigſten Tage des ſiebenten Monats des Elften Jahres von Hien-Fung.

(gez.) Graf Eulenburg. (gez.) Tſchong-luen. (gez.) Tſchong-hu.

Separat-Artikel.

Nachdem Preußen, die übrigen Staaten des Deutſchen Zoll- und Handels-Vereins, die Großherzogthümer Mecklenburg-Schwerin und Mecklenburg-Strelitz, ſowie die Hanſeſtädte Lübeck, Bremen und Hamburg, heute einen Freundſchafts-, Handels- und Schiffahrts-Vertrag mit China abgeſchloſſen haben, welcher nach dem, binnen Jahresfriſt zu bewirkenden, Austauſch der Ratifications-Urkunden in Wirkſamkeit treten ſoll, und welcher die Beſtimmung enthält, daß Seiner Majeſtät dem Könige von Preußen das Recht zuſteht, einen diplomatiſchen Agenten beim Hofe von Peking mit feſtem Wohnſitze daſelbſt zu accreditiren, ſind die betreffenden Bevollmächtigten dieſer Staaten übereingekommen, daß mit Rückſicht auf die Unruhen, welche gegenwärtig in China herrſchen, Seine Majeſtät der König von Preußen den Ablauf eines Zeitraums von fünf (5) Jahren, vom Tage des Austauſches der Ratifications-Urkunden an, abwarten wird, bevor er einen diplomatiſchen Agenten beauftragt, ſeinen feſten Wohnſitz in Peking zu nehmen.

Zu Urkund deſſen haben die betreffenden Bevollmächtigten dieſen Separat-Artikel unterzeichnet und demſelben ihre Siegel beigedrückt.

So geſchehen in vier Ausfertigungen zu Tientſin den Zweiten September im Jahre unſeres Herrn Eintauſend Achthundert Einundſechzig, entſprechend dem Chineſiſchen Datum vom Achtundzwanzigſten Tage des Siebenten Monats des Elften Jahres von Hien-Fung.

(gez.) Graf Eulenburg. (gez.) Tſchong-luen. (gez.) Tſchong-hu.

Separat-Artikel.

Nachdem Preußen, die übrigen Staaten des Deutſchen Zoll- und Handels-Vereins, die Großherzogthümer Mecklenburg-Schwerin und Mecklenburg-Strelitz, ſowie die Hanſeſtädte Lübeck, Bremen und Hamburg, heute einen Freundſchafts-, Handels- und Schiffahrts-Vertrag mit China abgeſchloſſen haben, iſt man noch außerdem übereingekommen, daß die Senate der Hanſeſtädte das Recht haben ſollen, für jeden der Schiffahrt und dem Handel geöffneten Hafen China's einen eigenen Conſul zu ernennen.

Der gegenwärtige Separat-Artikel ſoll dieſelbe Kraft und Gültigkeit haben, als ob er Wort für Wort in den oben erwähnten Vertrag aufgenommen worden wäre.

Zu Urkund deſſen haben die betreffenden Bevollmächtigten dieſen Separat-Artikel unterzeichnet und demſelben ihre Siegel beigedrückt.

So geſchehen in vier Ausfertigungen zu Tientſin den Zweiten September im Jahre Unſeres Herrn Eintauſend Achthundert Einundſechzig, entſprechend dem Chineſiſchen Datum vom Achtundzwanzigſten Tage des Siebenten Monats des Elften Jahres von Hien Fung.

(gez.) Graf Eulenburg. (gez.) Tſchong-luen. (gez.) Tſchong-hu.

№ 252. **Handels-Beſtimmungen.***)

Erſte Beſtimmung.

Nicht aufgeführte Waaren.

Artikel, welche in dem Ausfuhr-Tarif nicht angeführt ſind, ſich aber in dem Einfuhr-Tarif aufgezählt finden, ſollen, wenn ſie ausgeführt werden, dieſelben Zölle zahlen, welche ihnen durch den Einfuhr-Tarif auferlegt ſind.

In gleicher Weiſe ſollen die im Einfuhr-Tarif nicht aufgezählten Artikel, welche ſich im Ausfuhr-Tarif verzeichnet finden, wenn ſie importirt werden, dieſelben Zölle zahlen, die in dem Ausfuhr-Tarif ihnen auferlegt ſind.

Artikel, welche ſich weder in dem einen noch in dem andern dieſer beiden Tarife verzeichnet finden, und auch unter den zollfreien Waaren nicht aufgeführt ſind, ſollen einen Zoll von fünf (5) Procent ad valorem zahlen, wobei der Marktpreis zum Grunde gelegt werden ſoll.

Zweite Beſtimmung.

Zollfreie Waaren.

Gold und Silber in Barren.
Fremde Münzen.
Mehl, Maismehl, Sago, Biscuit.
Präſervirtes Fleiſch, präſervirte Gemüſe.
Käſe, Butter, Zucker-Waaren.
Fremde Kleidungsſtücke.
Gold- und Juwelier-Waaren.
Silber- und plattirte Waaren.
Parfümerieen.
Seife aller Art.
Holzkohlen.
Brennholz.
Fremde Kerzen.
Fremder Tabak.
Fremde Cigarren.
Wein, Bier und Spirituoſen.
Hausgeräth.
Haus- und Schiffs-Vorräthe.
Gepäck zum perſönlichen Gebrauche.
Papier- und Schreib-Materialien.
Tapiſſerie-Waaren.
Meſſerſchmiede-Waaren
Fremde Medikamente.
Glas- und Kryſtall-Waaren.

Die hier aufgeführten Artikel ſollen weder Einfuhr- noch Ausfuhr-Zoll zahlen. Mit Ausnahme von Gepäck zum perſönlichen Gebrauch, Gold und Silber in Barren und fremden Münzen ſollen ſie aber, wenn ſie nach dem Innern von China geführt werden, einen Tranſit-Zoll von zwei und einem halben (2½) Procent ad valorem unterliegen.

Ein Fahrzeug, welches ganz oder theilweiſe mit zollfreien Artikeln (Gepäck zum perſönlichen Gebrauch, Gold und Silber in Barren und fremde Geldmünzen ausgenommen) befrachtet iſt, ſoll zur Entrichtung von Tonnengeldern verbunden ſein, ſelbſt wenn es keine andere Ladung an Bord haben ſollte.

Dritte Beſtimmung.

Verbotene Waaren.

Die Einfuhr ſowohl als die Ausfuhr folgender Gegenſtände iſt verboten.

Schießpulver.
Kugeln.
Kanonen, groß und klein.
Gewehre von jedem Kaliber.
Waffen, Munition und Kriegsgeräthſchaften aller Art.
Salz.

Vierte Beſtimmung.

Maaße und Gewichte.

Den Tarif-Berechnungen liegt die Annahme zum Grunde, daß das Gewicht eines (1) Picul von hundert (100) Catti gleich iſt hundertzwanzig (120) Zollpfund ſiebenundzwanzig (27) Loth ein (1) Quent acht (8) Cents, oder ſechzig (60) Kilogramm

*) Den vollſtändigen chineſiſchen Zolltarif für die Einfuhr und Ausfuhr, welcher dem Vertrage beigefügt iſt, hier aufzunehmen, erſchien nicht erforderlich.

vierhundertdreiundfunfzig (453) Gramm, und daß die Länge eines (1) Tschang von zehn (10) Chineſiſchen Fuß gleich iſt: elf (11) Fuß drei (3) Zoll neun (9) Linien Preußiſch oder drei (3) Meter fünfundfunfzig (55) Centimeter. Ein Chineſiſcher Tschi wird angenommen gleich dreizehn (13) Zoll ſieben (7) Linien oder dreihundertfünfundfunfzig (355) Millimeter.

Fünfte Beſtimmung.

Artikel, die früher verboten waren.

Die Beſchränkung des Handels mit Opium, Kupfermünze, Cerealien, Hülſenfrüchten, Schwefel, Salpeter und der unter der Engliſchen Benennung Spelter bekannten Zinkart, ſind unter folgenden Bedingungen aufgehoben:

1. Opium ſoll von jetzt an dreißig (30) Taëls Eingangszoll für das Picul zahlen. Der Importeur ſoll es nur im Hafen verkaufen können, und in das Innere China's ſoll der Artikel nur von Chineſen und als Chineſiſches Eigenthum verführt werden dürfen. Dem Deutſchen Kaufmann ſoll nicht erlaubt ſein, ihn zu begleiten. Der achte (8.) Artikel des Vertrages darf alſo auf dieſen Fall nicht ausgedehnt werden. Ebenſo finden die Beſtimmungen über Tranſit-Gebühren auf Opium keine Anwendung, ſondern die Chineſiſche Regierung darf dieſe Waare nach Gutdünken mit Tranſitzöllen belegen.
2. Kupfermünze:

   Die Ausfuhr Chineſiſcher Kupfermünze nach einem fremden Hafen iſt verboten, aber die Unterthanen der Deutſchen contrahirenden Staaten können dieſelbe unter folgenden Bedingungen aus einem der offenen Häfen China's nach einem andern verführen:

   Der Verſchiffer muß den Betrag der Kupfermünze, welche er einzuſchiffen beabſichtigt, und den Hafen, nach welchem dieſelbe beſtimmt iſt, angeben. Er muß zwei (2) zahlungsfähige Perſonen als Bürgen, oder irgend eine andere vom Zoll-Inſpektor genügend erachtete Caution dafür ſtellen, daß er innerhalb ſechs (6) Monaten vom Zeitpunkt der Klarirung ab, dem Zolleinnehmer im Hafen der Verſchiffung das von demſelben ausgeſtellte Certificat zurückgeben will, und zwar mit einer darauf entdaltenen, unter Siegel ausgefertigten Beſcheinigung des Zolleinnehmers im Hafen der Beſtimmung, daß die Kupfermünze daſelbſt angekommen iſt. Bringt der Verſchiffer dies Certificat nicht bei, ſo verfällt er in eine dem Betrage der verſchifften Kupfermünze gleiche Geldſtrafe. Die Kupfermünze ſoll keinen Zoll zahlen, aber eine vollſtändige oder theilweiſe Ladung dieſer Münze ſoll das Fahrzeug, auf dem ſie ſich befindet, zur Zahlung von Tonnengeldern verpflichten, ſelbſt wenn es keine andere Frachten an Bord hätte.
3. Die Ausfuhr nach einem fremden Hafen von Reis und allen anderen einheimiſchen oder fremden Cerealien, wo ſie auch erzeugt, oder von wo ſie eingeführt ſein mögen, iſt verboten. Aber dieſe Produkte dürfen von Deutſchen Kaufleuten aus einem offenen Hafen China's nach dem anderen geführt werden, unter denſelben Bürgſchafts-Bedingungen, wie bei Kupfermünze, und gegen Zahlung der im Tarif bezeichneten Zölle im Hafen der Einſchiffung.

   Kein Einfuhrzoll ſoll von Reis und Cereatien erhoben werden, aber eine ganze oder theilweiſe Ladung von Reis und Cerealien ſoll, wenn ſich auch keine andere Ladung an Bord befindet, das Fahrzeug, das damit befrachtet iſt, der Zahlung der Tonnengelder unterwerfen.
4. Hülſenfrüchte und Bohnenkuchen können aus den Häfen von Tongtschau und Niutschwang unter der Flagge eines der contrahirenden Deutſchen Staaten nicht exportirt werden, doch ſoll dieſe Ausfuhr aus den anderen offenen Häfen gegen Zahlung der im Tarif verzeichneten Zölle erlaubt ſein, möge die Ausfuhr nach anderen Häfen von China oder nach fremden Ländern ſtattfinden.
5. Salpeter, Schwefel und die unter dem Namen Spelter bekannte Zinkart werden als Kriegs-Munition angeſehen und dürfen durch Deutſche Kaufleute nicht eingeführt werden, es ſei denn auf Verlangen der Chineſiſchen Regierung oder zum Verkauf an Chineſiſche Unterthanen, die vorſchriftsmäßig autoriſirt ſind, ſolche

№ 253. zu kaufen. Kein Erlaubnißschein zum Landen solcher Gegenstände wird ertheilt werden, ehe das Zollamt sich versichert hat, daß der Käufer die nöthige Autorisation erhalten hat. Es soll Deutschen Unterthanen nicht erlaubt sein, diese Artikel den Jangtsekiang hinauf oder in andere als die an der Seeküste China's eröffneten Häfen einzuführen; auch dürfen sie dieselben nicht für Rechnung von Chinesen in das Innere des Landes begleiten.

Diese Artikel sollen nur in den Häfen verkauft werden, und an allen anderen Orten sollen sie als Chinesisches Eigenthum angesehen werden.

Jede Zuwiderhandlung gegen die hier festgesetzten Bedingungen, unter denen der Handel mit Opium, Kupfermünze, Cerealien, Hülsenfrüchten, Salpeter, Schwefel und dem unter dem Namen Spelter bekannten Zink erlaubt ist, soll mit Confiscation aller in Rede stehenden Artikel bestraft werden.

Sechste Bestimmung.

Formalitäten, welche von den Schiffen bei ihrer Ankunft im Hafen zu beobachten sind.

Um jedes Mißverständniß zu verhüten, ist man übereingekommen, daß der Zeitraum von vierundzwanzig (24) Stunden, binnen dessen jeder Kapitain laut Artikel 13 des Vertrages seine Papiere dem Consul übergeben muß, von dem Augenblick zu laufen anfangen soll, wo das Schiff innerhalb der Hafengrenzen angekommen ist.

Ebenso soll die Frist von achtundvierzig (48) Stunden gerechnet werden, welche der Artikel 20 dieses Vertrags Deutschen Schiffen im Hafen zu bleiben erlaubt, ohne Tonnengelder zu bezahlen.

Die Hafengrenzen sollen von den Zollbehörden den Bedürfnissen des Handelsstandes gemäß bestimmt werden, soweit dieselben mit gebührender Wahrung der Zolleinkünfte vereinbar sind.

Auf dieselbe Weise sollen die Orte bestimmt werden, wo es in jedem Hafen gestattet sein wird, Güter ein- und auszuladen, und diese Orte sollen den Consuln bekannt gemacht werden, damit sie dem Publikum davon Kenntniß geben.

Siebente Bestimmung.

Durchfuhr-Zölle.

Man ist übereingekommen, daß die Transit-Abgabe, von welcher im Artikel 24 des Vertrages die Rede ist, die Hälfte der im Tarife festgesetzten Zölle betragen soll, ausgenommen für die in der zweiten Handelsbestimmung erwähnten zollfreien Waaren, die eine Transit-Abgabe von zwei und einem halb (2½) Procent ad valorem zahlen sollen. Kaufmannsgüter haben die Transit-Zölle berichtigt, wenn sie folgende Bedingungen erfüllt haben:

Bei der Einfuhr: Dem Vorstande des Zollamtes in dem Hafen, von welchem aus die Waaren nach dem Innern versendet werden, soll von der Art und Anzahl dieser Waaren, von dem Namen des Schiffes, welches dieselben ausgeladen hat, und von den Namen der Orte, wohin sie bestimmt sind, Anzeige gemacht werden. Der Vorstand des Zollamtes wird, nachdem er sich von der Wahrheit dieser Angabe überzeugt und den Betrag der Transit-Abgaben empfangen hat, dem Importeur der Waaren ein Transit-Abgaben-Certificat aushändigen, welches bei allen Hebestellen vorgezeigt und visirt werden muß. Keine andere Angabe irgend einer Art kann, nach welchem Theile des Reichs diese Waaren auch gebracht werden mögen, davon erhoben werden.

Für die Ausfuhr: Die im Innern von China von einem Unterthanen der contrahirenden Deutschen Staaten gekauften Erzeugnisse sollen an der ersten Hebestelle, welche sie auf ihrem Wege nach dem Einschiffungs-Hafen passiren, untersucht und notirt werden. Die Person oder die Personen, welche den Transport besorgen, sollen eine von ihnen unterzeichnete Erklärung über die Quantität der Erzeugnisse und den Hafen, in welchem sie eingeschifft werden sollen, übergeben. Sie werden dann ein Certificat erhalten, daß bei jeder Hebestelle auf dem Wege nach dem Einschiffungs-

Hafen vorgezeigt und visirt werden muß. Bei Ankunft der Waare an der dem Hafen zunächst gelegenen Hebestelle, wird dem Zollamt dieses Hafens davon Anzeige gemacht werden, und die Waaren können, nachdem der darauf lastende Durchfuhrzoll entrichtet ist, passiren. Bei der Ausfuhr sollen die durch den Tarif festgesetzten Zölle bezahlt werden. № 253.

Jeder Versuch ein- oder auszuführende Waaren, den obigen Bestimmungen entgegen, durchzuschmuggeln, soll zur Folge haben, daß diese Waaren der Confiscation unterliegen.

Waaren, welche auf die angegebene Weise als Transit-Waaren nach einem Hafen beclarirt worden sind, dürfen confiscirt werden, wenn sie ohne Erlaubniß während des Transits verkauft werden.

Jeder Versuch, mehr Waaren durchzuführen, als in dem Certificate angegeben sind, läßt alle in dem Certificat aufgeführten Waaren derselben Benennung der Confiscation anheimfallen.

Der Vorstand des Zollamtes soll das Recht haben, die Einschiffung von Waaren zu verhindern, von denen die Zahlung der darauf haftenden Transit-Abgabe nicht nachgewiesen werden kann, und das so lange, bis diese Abgaben entrichtet sind.

Achte Bestimmung.

Fremder Handel im Innern, auf Grund von Pässen.

Man ist übereingekommen, daß der Artikel 8 des Vertrages nicht so verstanden werden soll, als erlaube er Unterthanen der Deutschen contrahirenden Staaten nach der Hauptstadt von China zu kommen, um dort Handel zu treiben.

Neunte Bestimmung.

Aufhebung der Abgaben, die für die Umprägung der Münzen erhoben wurden.

Man ist übereingekommen, daß die Unterthanen der Deutschen contrahirenden Staaten zur Entrichtung von einem (1) Taël und zwei (2) Mehß, welche früher von der Chinesischen Regierung außer den gewöhnlichen Zöllen gefordert wurden, um die Kosten der Einschmelzung und Umprägung zu decken, nicht verbunden sein sollen.

Zehnte Bestimmung.

Entrichtung der Zölle in den Häfen.

Der von der Kaiserlichen Regierung zum Ober-Aufseher des fremden Handels bestellte Chinesische Beamte wird von Zeit zu Zeit entweder selbst die verschiedenen dem Handel geöffneten Häfen besichtigen, oder einen Delegirten dahin senden. Diesem Beamten soll freistehen, sich Unterthanen der Deutschen contrahirenden Staaten, welche er dazu geeignet hält, auszuwählen, um ihm bei Verwaltung der Zolleinnahmen zu heisen, den Schmuggelhandel zu verhindern, die Hafengrenzen zu bestimmen, die Funktionen eines Hafen-Kapitains zu versehen und Leuchtthürme, Boyen u. s. w. aufzustellen, zu deren Unterhaltung ihm die Tonnengelder die Mitteln liefern werden.

Zusatz-Bestimmung.

Revision des Tarifes.

Die hohen contrahirenden Theile sind dahin übereingekommen, daß der gegenwärtige Tarif von zehn (10) zu zehn (10) Jahren einer Revision soll unterworfen werden können, um mit den durch die Zeit herbeigeführten Werthveränderungen der Boden- und Industrie-Erzeugnisse der beiden Reiche in Einklang gebracht zu werden.

(gez.) Graf Eulenburg. (gez.) Tschongluen. (gez.) Tschong-hue.

№ 254.

Vereinbarung

zwiſchen Hamburg und Bremen vom 5. und 28. September 1858, betreffend Gleichſtellung der Hamburgiſchen Schiffe mit den Bremiſchen und Zollvereinsländiſchen in Bezug auf das Ein- und Ausclariren der Schiffe, die Bewerbung um Frachten und das Eincaſſiren der Frachtgelder.

In Folge eines Schreibens des Hamburgiſchen Senats vom 4. September 1858, worin mitgetheilt wurde, daß in den Hamburgiſchen Häfen Bremiſchen Rhedern oder Schiffsführern in Bezug auf das Ein- und Ausclariren der Schiffe, die Bewerbung um Frachten und das Eincaſſiren von Frachtgeldern keine Verpflichtung zur Annahme von Correſpondenten, Mäklern oder anderen Mittelsperſonen auferlegt werde, erklärte der Bremer Senat mittelſt Schreibens vom 28. September 1858, daß Bremiſcher Seits die geeigneten Verfügungen erlaſſen worden ſeien, damit in dieſer Beziehung der Hamburgiſchen Flagge in Bremiſchen Häfen volle Reciprocität gewährt werde, und ſonach den Führern und Rhedern Hamburgiſcher Schiffe fortan in Bremen die nämlichen Befugniſſe zuſtehen, welche in Gemäßheit des mit den Staaten des Zollvereins am 26. Januar 1856 abgeſchloſſenen Vertrages den Führern und Rhedern von zollvereinsländiſchen Schiffen in Bezug auf die Beſorgung der mit dem Schiffahrtsbetrieb in Verbindung ſtehenden Geſchäfte Bremiſcher Seits zugeſtanden worden ſind.

Poſtvereins-Vertrag

№ 255.

vom 18. Auguſt 1860.

Auszug der das Publikum betreffenden Beſtimmungen dieſes Poſtvereins-Vertrages.

Grundſätzliche Beſtimmungen.

Umfang und Zweck des Vereins.

Art. 1. Der deutſche Poſtverein bezweckt die Feſtſtellung gleichmäßiger Beſtimmungen für die Taxirung und poſtaliſche Behandlung der Brief- und Fahrpoſt-Sendungen, welche ſich zwiſchen verſchiedenen zum Vereine gehörigen Poſtgebieten oder zwiſchen dem Vereinsgebiete und dem Auslande bewegen.

Oeſterreich und Preußen gehören dem Poſtvereine mit ihrem geſammten Staatsgebiet an. Außer dieſen wird derſelbe nur deutſches Gebiet umfaſſen.

Die Beſtimmungen über die internen Brief- und Fahrpoſt-Sendungen bleiben den einzelnen Verwaltungen überlaſſen.

Briefpoſt.

Vereinsbriefportotaxen.

Art. 17. Die gemeinſchaftlichen Portotaxen für die Vereins-Correſpondenz werden nach der Entfernung in gerader Linie bemeſſen und betragen für den einfachen Brief (vergl. Artikel 18):

bei einer Entfernung	Oeſt. Währ.	Süddt. Währ.
bis zu 10 Meilen einſchl.	1 Sgr. oder	5 Nkr. oder 3 Kr.
über 10 bis zu 20 Meilen einſchl.	2 „ „	10 „ „ 6 „
über 20 Meilen	3 „ „	15 „ „ 9 „

je nach der Landeswährung.

Für den Briefwechſel zwiſchen denjenigen Orten, für welche gegenwärtig eine geringere Taxe beſteht, kann dieſe geringere Taxe nach dem Einverſtändniſſe der dabei betheiligten Poſtverwaltungen auch ferner in Anwendung kommen.

Gewicht des einfachen Briefes, Gewichts- und Taxprogreſſion.

Art. 18. Als einfache Briefe werden ſolche behandelt, welche weniger als Ein Loth (1/30 des Zollpfundes) wiegen.

Für jedes Loth und für jeden Theil eines Lothes Mehrgewicht iſt das Porto für einen einfachen Brief zu erheben.

Beförderung mit der Briefpoſt.

Art. 19. Portopflichtige Briefſchaften ohne Werthangabe unterliegen bis zum Gewichte von 4 Loth ausſchließlich ohne Unterſchied des Formates durchweg der Behandlung als Briefpoſt-Sendungen; ſchwerere aber bis zum Gewichte von ½ Pfund einſchließlich nur dann, wenn es von dem Aufgeber durch einen Beiſatz auf der Adreſſe oder durch Frankirung mittelſt Marken verlangt wird.

Was die portofreien Gegenſtände betrifft, ſo werden die im Artikel 27 bezeichneten Correſpondenzen ohne Beſchränkung auf ein beſtimmtes Gewicht, die in den Artikeln 28 und 29 aufgeführten Dienſtcorreſpondenzen aber bis zum Gewichte von 1 Pfund einſchließlich auch ohne ausdrücklichen Beiſatz auf der Adreſſe mit der Briefpoſt befördert.

Außerdem ſind die aus dem Vereins-Auslande mit der Briefpoſt eingehenden und ihrer Natur nach zur Weiterbeförderung mit der Briefpoſt geeigneten Sendungen, inſofern die Vorſchriften über zollamtliche Behandlung nicht entgegen ſtehen, ohne Unterſchied des Gewichtes mit der Briefpoſt weiter zu befördern, und ſowohl hinſichtlich der Taxirung, als auch in Betreff des Portobezuges als Briefpoſt-Sendungen zu behandeln.

Frankirung.

Art. 20. Für die innere Vereins-Correſpondenz ſoll in der Regel die Vorausbezahlung des Porto ſtattfinden.

Eine theilweiſe Frankirung findet weder für die Korreſpondenz innerhalb des Vereinsgebietes, noch für Briefe nach dem Auslande ſtatt, bei welchen eine gänzliche Frankirung geſtattet iſt.

Unfrankirte und ungenügend frankirte Briefe.

Art. 21. Unfrankirte Briefe ſollen zwar abgeſendet werden, unterliegen jedoch einem Zuſchlage von 1 Silbergroſchen oder 5 Neukreuzern Oeſterr. Währ. oder 3 Kr. Südd. Währ. für jeden einfachen Portoſatz.

Wenn Briefe unvollſtändig mit Marken oder geſtempelten Couverts frankirt ſind, ſo wird das Ergänzungs-Porto und der Zuſchlag eingehoben.

Bei Ermittelung des Werthes der verwendeten Marken u. ſ. w. werden 1 Silbergroſchen, 5 Neukreuzer Oeſterr. Währ. und 3 Kreuzer Südd. Währ. gleichgerechnet, und es iſt hiernach das Ergänzungs-Porto ohne weitere Reduction anzuſetzen.

Der Zuſchlag iſt bei ſolchen ungenügend frankirten Briefen dann, wenn der Werth der verwendeten Marken ꝛc. nicht einmal dem Betrage der einfachen Portotaxe für den Brief gleichkommt, für das Geſammtgewicht des letzteren, in anderen Fällen jedoch nur für die unberichtigten Lothe (Taxſätze) oder Theile von Lothen anzurechnen.

Die Verweigerung der Nachzahlung des Porto gilt für eine Verweigerung der Annahme des Briefes.

Sendungen unter Band.

Art. 22. Für Kreuz- oder Streifband-Sendungen wird im Falle der Vorausbezahlung und der vorſchriftsmäßigen Beſchaffenheit ohne Unterſchied der Entfernung der gleichmäßige Satz von 4 Silberpfennigen oder 2 Oeſterr. Neukreuzer oder 1 Kr. Südd. Währ. bis zum Gewichte von Einem Loth ausſchließlich und ferner für je Ein Loth, ſonſt aber das gewöhnliche Briefporto erhoben.

Bei den mit Marken ungenügend frankirten Kreuz- oder Streifband-Sendungen wird das gewöhnliche Briefporto nebſt Zuſchlag ebenfalls nur für die unberichtigten Lothe oder Loththeile angeſetzt. Kreuz- und Streifband-Sendungen werden jederzeit als zur Briefpoſt gehörig behandelt und taxirt, und dürfen nur bis zum Gewichte von ½ Pfund einſchließlich angenommen werden.

Waarenproben und Muſter.

Art. 23. Für Waarenproben und Muſter, welche vorſchriftsmäßig verpackt ſind, wird bis zu 2 Loth ausſchließlich und ferner für je 2 Loth das einfache Briefporto nach der Entfernung (im Falle der Nichtfrankirung nebſt Zuſchlag) erhoben.

№ 955. Dergleichen Sendungen sind bis zum Gewichte von ½ Pfund einschließlich als Briefpost-Sendungen zu behandeln.

Recommandirte Briefe.

Art. 24. Für recommandirte Briefe ist außer dem gewöhnlichen Porto eine Recommandationsgebühr von 2 Silbergroschen oder 10 Oesterreichischen Neukreuzern oder 6 Kreuzern Südd. Währ. ohne Rücksicht auf die Entfernung und das Gewicht zu bezahlen.

Die Recommandations-Gebühr ist jederzeit zugleich mit dem Porto einzuheben.

Wenn der Absender die Beibringung einer Empfangsbescheinigung des Adressaten (Retour-Recepisse) ausdrücklich verlangt, so steht der absendenden Postanstalt frei, dafür eine weitere Gebühr bis zur Höhe von 2 Sgr. oder 10 Oesterreichischen Neukreuzern oder 6 Kreuzern Südd. Wäh. von dem Absender zu erheben.

Die Recommandation von Kreuzband- und Mustersendungen ist gestattet. Für dergleichen recommandirte Sendungen wird nebst dem dafür festgesetzten Porto (Art. 22 und 23) die Recommandationsgebühr wie für Briefe erhoben, und es finden auf dieselben auch im Uebrigen die für recommandirte Briefe erlassenen Vorschriften Anwendung.

Ersatzleistung.

Art. 25. Für einen abhanden gekommenen recommandirten Brief wird, mit Ausnahme eines durch Krieg oder unabwendbare Naturereignisse herbeigeführten Verlustes, dem Absender eine Entschädigung von 14 Thlrn. oder 21 fl. Oesterr. oder 24½ fl. Südd. Währung geleistet. Das Reclamationsrecht erlischt nach Ablauf von 6 Monaten vom Tage der Aufgabe an.

Diese Bestimmung kommt in Anwendung für alle zwischen zwei Vereinsbezirken gewechselten recommandirten Briefe, ohne Rücksicht auf die hinsichtlich der Ersatzleistung in den einzelnen Bezirken etwa bestehenden abweichenden Vorschriften.

Dem Absender gegenüber liegt die Ersatzpflicht derjenigen Postverwaltung ob, in deren Bezirke der Brief aufgegeben worden ist. Wenn eine Postverwaltung für einen erweislich nicht in ihrem Bezirke verloren gegangenen Brief dem Absender Ersatz geleistet hat, so ist sie sofort von derjenigen Verwaltung zu entschädigen, welche die Sendung von ihr übernommen hat. Diese letztere Verwaltung ist befugt, in gleicher Weise ihren Regreß gegen die nächstfolgende Verwaltung zu nehmen und sofort. Den Schaden trägt schließlich diejenige Verwaltung, welche weder die richtige Bestellung, noch auch die Ueberlieferung an eine andere Postverwaltung nachweisen kann.

Für Verluste, welche auf dem Transporte durch eine dem Vereine nicht angehörige Beförderungsanstalt eintreten, findet ein Ersatzanspruch, den Vereins-Postverwaltungen gegenüber, nicht statt. Dagegen haben bei diesfallsigen Reklamationen zunächst diejenigen Postverwaltungen, von welchen die Sendungen unmittelbar dem Auslande zugeführt worden sind, den Absender zu vertreten, und demselben, falls ihre Bemühungen erfolglos bleiben sollten, alle vorliegenden Mittel (Urkunden über die Ablieferung der Sendung u. s. w.) an die Hand zu geben, welche ihn in den Stand setzen können, seine Ansprüche der ausländischen Beförderungsanstalt gegenüber weiter selbst zu verfolgen.

Ein Ersatzanspruch für nicht recommandirte Briefe findet gegenüber den Postverwaltungen nicht statt.

Bestellung durch Expressen.

Art. 26. Briefe aus den Vereinsbezirken, auf welche der Versender das schriftliche Verlangen gesetzt hat, daß sie durch einen Expressen zu bestellen sind, müssen von allen Postanstalten des Vereinsgebietes sogleich nach der Ankunft den Adressaten besonders zugestellt werden.

Dergleichen Expreßbriefe müssen jederzeit recommandirt sein.

Für jeden am Orte der Abgabe-Postanstalt zu bestellenden Expreßbrief ist eine Bestellgebühr von 3 Sgr. oder 15 Oesterr. Neukreuzern oder 9 Kr. Südd. Währ. zu entrichten.

Für die außerhalb des Ortes der Abgabepostanstalt zu bestellenden Expreß-

briefe sind außer dem dafür dem Boten zu zahlenden Lohn 3 Sgr. oder 15 Oesterr. Neukreuzer oder 9 Kr. Südd. Wäh. für die Beschaffung des Boten zu erheben.

Die vorstehenden Gebühren und der Botenlohn für die expresse Bestellung sind jederzeit zugleich mit dem Porto einzuheben.

Die Gebühren und den Botenlohn bezieht die Abgabepostanstalt.

Für verspätete Beförderung oder Bestellung eines Expreßbriefes leistet die Postbehörde keine Entschädigung.

Unrichtig geleitete Briefe.

Art. 32. Briefe, welche irrig instradirt worden, sind ohne Verzug an den wahren Bestimmungsort zu befördern, woselbst nur dasjenige Porto zu erheben ist, welches sich bei richtiger Instradirung ergeben hätte.

Unbestellbare Briefe.

Art. 33. Bei den unanbringlichen Briefpostsendungen ist für die Rücksendung kein Porto anzusetzen, und werden dieselben, wenn sie bei der Aufgabe frankirt worden sind, ohne Anrechnung eines Porto der Aufgabepostanstalt zurückgesandt. Waren dieselben unfrankirt aufgegeben, so wird von der Postanstalt des Bestimmungsortes das für die Hinsendung angesetzt gewesene Porto in demselben Betrage und in derselben Währung zurückgerechnet, wie dasselbe angesetzt gewesen ist, wogegen die Postanstalt, an welche dieselben zurückgelangen, berechtigt ist, das ganze Porto für die Hinsendung zu Gunsten der eigenen Postkasse einheben zu lassen.

FahrpostTarif.

Art. 56. Für jede Fahrpostsendung wird ein Gewichtporto, und bei Sendungen mit declarirtem Werthe außerdem ein Werthporto berechnet.

Gewichtporto.

Art. 57. Das Gewichtporto beträgt für jedes Pfund auf 4 Meilen ⅛ Sgr. Ueberschießende Pfundtheile werden für ein volles Pfund, überschießende Meilen für volle 4 Meilen gerechnet.

Das Porto wird in der Münzwährung des Postbezirkes berechnet, in welchem dasselbe zur Erhebung kommt.

Die nach Maßgabe der vorstehenden Taxbestimmungen in Silbergroschen ausgerechneten Portosätze werden in Postgebieten mit anderer Währung möglichst genau nach den gegenseitig mitzutheilenden Reductionstabellen auf die Erhebungsmünze reducirt, Taxbruchtheile werden auf ¼ Sgr. resp. 1 Kr. oder den entsprechenden Betrag in der Landesmünze erhöht.

Minimalsätze des Gewichtporto.

Art. 58. Als Minimum des Gewichtporto wird für die gesammte Taxirungsstrecke erhoben:

		Oesterr. W.	Südd. W.
bis einschl. 8 Meilen:	2 Sgr.	= 10 Neukr.	= 7 Kr.
über 8—16 „	3 „	= 15 „	= 10 „
„ 16—24 „	4 „	= 20 „	= 14 „
„ 24—32 „	5 „	= 25 „	= 18 „
„ 32 „	6 „	= 30 „	= 21 „

Für Sendungen bis einschl. 1 Pfund wird auf Entfernungen bis einschl. 4 Meilen das Minimalporto mit 1½ Sgr. oder 7 Neukr. Oesterr. Wäh. oder 5 Kr. Südd. Währ. erhoben.

Werthporto.

Art. 59. Das Werthporto beträgt:

	bis einschließlich 50 „Ⓟ = 75 fl. österr. Währ. = 87½ fl. südd. Währ.	über 50 — 100 „Ⓟ = 75 — 150 fl. österr. Währ. = 87½ — 175 fl. südd. Währ.	für jede weiteren 100 „Ⓟ = 150 fl. österr. Währung = 175 fl. südd. Währ.
bis einschl. 12 Meilen .	½ Sgr.	1 Sgr.	1 Sgr.
über . 12—48 „ .	1 „	2 „	2 „
„ . . . . . 48 „ .	2 „	3 „	3 „

Bezüglich der Sendungen über 1000 Thlr., 1500 fl. Oesterr. Währ. oder

№ 255. 1750 fl. Südd. Währ. tritt für den dieſe Summe überſteigenden Theil der Sendung eine Ermäßigung des Werthporto auf die Hälfte ein.

Die Erhebung des Werthporto, beziehungsweiſe deſſen Reduction in die Landesmünze, erfolgt nach Maßgabe der im Art. 57 enthaltenen Beſtimmungen.

Sendungen gegen Rückſchein.

Art. 60. Der Abſender einer nach einem Orte des Vereinsgebietes beſtimmten Fahrpoſtſendung kann bei der Aufgabe die Beibringung einer Empfangsbeſcheinigung des Adreſſaten (Retour-Recepiſſe) begehren. Er hat dafür eine Gebühr von 2 Sgr. oder 10 Oeſterr. Neukreuzern oder 6 Kreuzern Südd. Wäh. zu Gunſten der abſendenden Poſtanſtalt bei der Aufgabe der Sendung zu bezahlen

Nachnahmen.

Art. 61. Bei jeder Vereinspoſtanſtalt können auf jede andere Vereinspoſtanſtalt Beträge bis zur Höhe von 50 Thalern oder 75 fl. Oeſterr. Wäh. oder 87½ fl. Südd. Währ. nachgenommen werden. Nachnahmen von Transportauslagen und Speſen, welche auf Sendungen haften, ſind auch zu einem höhern Betrage zuläſſig.

Denjenigen Sendungen, auf welchen eine Nachnahme haftet, ſind Rückſcheine beizugeben.

Die Auszahlung des Betrages am Orte der Aufgabe kann im Allgemeinen und ſelbſt bei einer vorſchriftswidrig verzögerten Einſendung des Rückſcheins nicht eher verlangt werden, als bis der Rückſchein mit der Bemerkung, daß die Einlöſung erfolgt ſei, zurückgekommen iſt.

Für Nachnahmeſendungen wird das Fahrpoſtporto und daneben eine Gebühr von 1 Sgr. oder 5 Neukr. Oeſterr. Wäh. oder 3 Kr. Südd. Wäh. als Minimum, ſonſt aber von der nachgenommenen Summe für jeden Thaler oder Theil eines Thalers ½ Sgr. und für jeden Gulden oder Theil eines Guldens

a) Oeſterreichiſcher Währung 1½ Neukr.,

b) Süddeutſcher Währung 1 Kr. erhoben.

Eine Vorausbezahlung des Porto und der Gebühr iſt nicht nothwendig; doch kann die Zahlung nicht getrennt erfolgen.

Die Gebühr wird erhoben in der Währung des Aufgabepoſtbezirks.

Von dem Zeitpunkte an, mit welchem die Gebühr zur gemeinſchaftlichen Einnahme gehört (Art. 69), wird dieſelbe in der Währung des Poſtbezirks angeſetzt, wo ſie zur Erhebung kommt.

Für die Rückſendung oder Nachſendung von Nachnahmeſendungen wird die Gebühr nicht noch einmal angeſetzt. Nachnahmebriefe bis 4 Loth ausſchließlich ohne Werthangabe bleiben auch vom Retourporto frei.

Sendungen, auf denen Nachnahme haftet, ſind ausſchließlich mit der Fahrpoſt zu befördern, mit Ausnahme der Fälle, wo Vereinspoſtanſtalten ohne Fahrpoſterpedition beſtehen.

Baare Einzahlungen.

Art. 62. Bei jeder Vereinspoſtanſtalt können Beträge bis zur Höhe von 50 Thlr. oder 75 fl. Oeſterr. Währ. oder 87½ fl. Südd. Währ. zur Wiederauszahlung an einen beſtimmten innerhalb des Vereinsgebietes wohnenden Empfänger eingezahlt werden. Die Auszahlung erfolgt ſofort nach dem Eingange des Briefes oder der Adreſſe bei der Poſtanſtalt des Beſtimmungsortes. Stehen jedoch die erforderlichen Geldmittel dieſer Poſtanſtalt augenblicklich nicht zur Verfügung, ſo kann die Auszahlung erſt verlangt werden, nachdem die Beſchaffung der Mittel erfolgt iſt.

Für Sendungen mit baaren Einzahlungen wird das Fahrpoſtporto und daneben eine Gebühr erhoben, welche beträgt für je 5 Thlr. — 1 Sgr., für je 5 fl. Oeſtr. Währ. — 3⅓ Oeſterr. Neukr. und für je 5 fl. Südd. Währ. — 2 Kr. Die Gebühr wird in der Währung des Poſtbezirks angeſetzt, wo dieſelbe zur Erhebung kommt.

Eine Vorausbezahlung des Porto und der Gebühr iſt nicht nothwendig, doch kann die Zahlung nicht getrennt erfolgen.

Die Gebühr iſt auch dann zu entrichten, wenn die Auszahlung des eingezahlten Betrages aus irgend einem Grunde nicht erfolgen kann und das Geld dem Einzahlenden zurückgegeben werden muß.

Bei Retourſendungen findet eine Erhebung von Porto und Gebühr für den Rückweg nicht ſtatt. Für die Nachſendung wird nur das Porto — ohne die Gebühr — noch einmal angeſetzt.

Die Beförderung erfolgt mit der Fahrpoſt, mit Ausnahme der Fälle, wo Vereinspoſtanſtalten ohne Fahrpoſtexpedition beſtehen.

Begleitbriefe.

Art. 63. Begleitbriefe zu Fahrpoſtſendungen ſollen in der Regel das Gewicht eines einfachen Briefes nicht überſteigen, und werden in dieſem Falle mit beſonderem Porto nicht belegt. Iſt ein Begleitbrief ausnahmsweiſe 1 Loth oder darüber ſchwer, ſo wird er mit dem Fahrpoſtporto belegt.

Bei unbeſtellbaren ſchwereren Begleitbriefen bis zum Gewichte von 4 Loth ausſchließlich wird für die Rückſendung kein Porto erhoben.

Mehrere Stücke zu demſelben Begleitbrief.

Art. 64. Gehören mehrere Sendungen zu demſelben Begleitbriefe, ſo wird für jedes Stück das Gewicht- und eventuell das Werthporto beſondes berechnet.

Frankirungsfreiheit.

Art. 65. Es iſt freigeſtellt, die Sendungen entweder unfrankirt aufzugeben, oder vollſtändig bis zum Beſtimmungsorte zu frankiren.

Gewährleiſtung.

Art. 75. Für den Verluſt oder die Beſchädigung der zur Poſtbeförderung vorſchriftsmäßig übergebenen Sendungen, mit alleiniger Ausnahme des durch Krieg oder unabwendbare Folgen von Naturereigniſſen herbeigeführten Schadens, wird nach Maßgabe der folgenden Beſtimmungen Erſatz geleiſtet:

1) Dem Abſender bleibt es freigeſtellt, den Werth der Sendung entweder nach dem wahren Werthe, oder nur theilweiſe oder gar nicht zu declariren.

Iſt bei der Aufgabe eine Werthsdeclaration erfolgt, ſo iſt dieſelbe bei der Feſtſtellung des von Seiten der Poſtverwaltung in Verluſt- oder Beſchädigungsfällen zu leiſtenden Erſatzes maßgebend.

Beweiſt jedoch die Poſtverwaltung, daß die Declaration den wahren Werth der Sache überſteigt, ſo hat ſie nur den letztern zu erſetzen.

Vermag dagegen der Reclamant den Nachweis zu erbringen, daß und um wie viel der wirkliche Werth des Inhalts der Sendung die Werthsdeclaration überſtiegen habe, ſo iſt im Falle eines theilweiſen Verluſtes (Abgangs) oder einer Beſchädigung der Theil des wirklich erlittenen Schadens zu erſetzen, welcher ſich nach dem Verhältniſſe ergiebt, in welchem der declarirte Werth der Sendung zu dem wirklichen ſteht.

Die Werthsdeclaration ſoll in der Landeswährung des Aufgabebezirks erfolgen; der abſendenden Poſtanſtalt gegenüber haben die anderen Poſtverwaltungen nur die in jener Landeswährung angegebene oder darauf reducirte Summe zu vertreten.

Die Werthsdeclaration ſoll bei Sendungen mit Begleitbriefen ſowohl auf dem Begleitbrief, als auf der Sendung ſelbſt, angegeben ſein. Wenn aber der Werth einer zur Poſtbeförderung angenommenen Sendung nur auf dem Begleitbriefe und nicht auch auf der Sendung ſelbſt angegeben ſein ſollte, ſo übt dieſes auf die Erſatzleiſtung keinen Einfluß. Daſſelbe gilt von dem Falle, wo die Werthsdeclaration zwar nur auf der Sendung ſelbſt, nicht auch auf dem Begleitbrief enthalten iſt, die Sendung aber gleichwohl zur Poſtbeförderung angenommen und entweder dem Aufgeber eine Beſcheinigung über eine geſchehene Werthangabe ertheilt oder die Sendung mit dem fraglichen Werthe in die Poſtbücher eingetragen worden iſt. Iſt der Werth einer Sendung nicht übereinſtimmend auf Begleitbriefe und Sendung angegeben, ſo iſt die Werthangabe auf dem Begleitbriefe für Portoberechnung und Erſatzleiſtung entſcheidend.

Die Poſtanſtalt, welche eine nicht mit der vorſchriftsmäßigen Werthsdeclaration verſehene Sendung, für welche gleichwohl nach dem Vorhergehenden zu haften ſein würde, annimmt, hat für die Nachholung des Erforderlichen zu ſorgen, widrigenfalls ſie für alle aus der Behandlung des Stücks als Sendung ohne Werthangabe hervorgehenden Nachtheile verantwortlich iſt.

№ 255. Findet ſich in einer wegen beſchädigter Emballage unterwegs von einer Poſtanſtalt anderweit verpackten Sendung ein die Declaration überſteigender Werthinhalt vor, ſo bleibt für die Haftung der Poſt die Declaration des Abſenders maßgebend.

2) Beim Verluſte von nicht declarirten Sendungen oder beim Abgang an denſelben wird ein Erſatz von 10 Sgr. oder 50 Ntr. Oeſterr. Währ. oder 30 Kr. Südd. Währ. für jedes abhanden gekommene Pfund oder den Theil eines Pfundes geleiſtet. Bei Beſchädigung nicht declarirter Sendungen wird der wirklich entſtandene Schaden, jedoch nur bis zu dem Maximalbetrage von 10 Sgr. oder 50 Ntr. Oeſterr. Währ. oder 30 Kr. Südd. Währ. für jedes beſchädigte Pfund erſtattet.

3) Für Beſchädigungen oder Abgang am Inhalte einer Sendung haben die Poſtverwaltungen nur dann zu haften, wenn eine vorhandene äußerlich erkennbare Beſchädigung in unzweifelhaftem Zuſammenhang mit der verhandelten innern Beſchädigung beziehungsweiſe dem Abgange ſteht.

Außer dieſem Falle tritt die Haftpflicht einer Poſtverwaltung nur dann ein, wenn ihr ein beſonderes Verſchulden und die geſchehene Auslieferung eines unbeſchädigten Inhaltes, ſowie deſſen gehörige Verpackung vollſtändig nachgewieſen wird.

Die ohne Erinnerung geſchehene Annahme einer Sendung oder die Empfangsbeſcheinigung des Adreſſaten begründet bis zum Gegenbeweiſe die Vermuthung für den unverſehrten Zuſtand der Sendung.

4) Für einen durch verzögerte Beförderung entſtandenen Schaden leiſtet die Poſtverwaltung innerhalb der für den Verluſtfall gezogenen Grenzen nur dann Erſatz, wenn die Verſpätung nachweislich durch das Verſchulden der Poſt herbeigeführt und die Sache dadurch in ihrer Subſtanz verdorben iſt.

5) Für Verluſte und Beſchädigungen, welche auf dem Transporte durch eine dem Vereine nicht angehörige Beförderungsanſtalt eintreten, findet ein Erſatzanſpruch den Vereinspoſtverwaltungen gegenüber, nicht Statt. Dagegen haben bei diesfallſigen Reclamationen zunächſt diejenigen Poſtanſtalten, von welchen die Sendungen unmittelbar dem Auslande zugeführt worden ſind, den Aufgeber zu vertreten, und demſelben, falls ihre Bemühungen erfolglos bleiben ſollten, alle vorliegenden Mittel, (Urkunden über die Ablieferung der Sendung u. ſ. w.) an die Hand zu geben, welche ihn in den Stand ſetzen können, ſeine Anſprüche der ausländiſchen Beförderungsanſtalt gegenüber ſelbſt weiter zu verfolgen.

6) Den Parteien gegenüber liegt die Erſatzpflicht derjenigen Poſtverwaltung ob, welcher die Poſtanſtalt der Aufgabe angehört.

Der Erſatzanſpruch iſt von Seiten des Abſenders, und nur ſofern dieſer nicht zu ermitteln iſt, oder die Verfolgung ſeines Anſpruchs dem Adreſſaten zuweiſt, von letzterem zu erheben.

Der Erſatz kann gegenüber der Poſtverwaltung nur innerhalb eines halben Jahres, vom Tage der Aufgabe an gerechnet, beanſprucht werden.

Aeußere Beſchaffenheit und Behandlung der Poſtſendungen.

Art. 76. In Bezug auf die äußere Beſchaffenheit und Behandlung der Poſtſendungen bei der Auf- und Abgabe und bei der Weiterſpedition gelten für den Vereinspoſtverkehr die zwiſchen den Vereinsverwaltungen verabredeten beſondern Reglements und Inſtructionen. Soweit in dieſen beſondere Beſtimmungen nicht getroffen ſind, finden die internen Vorſchriften der einzelnen Poſtbezirke Anwendung.

Verfügungsrecht des Abſenders.

Art. 77. Der Abſender iſt befugt, über die der Poſtanſtalt zur Beförderung übergebenen Sachen ſo lange auf ſeine Koſten zu verfügen, als ſolche nicht an den von ihm bezeichneten Empfänger übergeben worden ſind.

Postvertrag,

№ 256.

zwiſchen Hamburg und dem Vereinigten Königreiche Großbritannien und Irland, vom 5. u. 9. December 1862.

Die Ratificationen ſind am 17. Januar u. 6. Februar 1863 ausgewechſelt.

Da die Poſt-Verwaltung von Hamburg und das General-Poſt-Amt des Vereinigten Königreiches von Großbritannien und Irland von dem Wunſche beſeelt ſind, die Poſtverbindungen zwiſchen Hamburg und dem Vereinigten Königreiche durch einen neuen Vertrag zu ordnen, ſo ſind die Unterzeichneten:

(Folgen die Namen der Bevollmächtigten.)

nachdem ſie ſich ihre gegenſeitigen Vollmachten mitgetheilt und ſolche in guter und gehöriger Form befunden haben, über folgende Artikel übereingekommen:

Art. 1. Zwiſchen dem Vereinigten Königreiche von Großbritannien und Irland und Hamburg ſoll ein wiederkehrender und regelmäßiger Austauſch von Correſpondenz ſtattfinden, ſowohl für Briefe und Bücher-Packete, welche aus dem Vereinigten Königreiche oder aus Hamburg, als auch aus den Ländern herſtammen, reſpective dahin beſtimmt ſind, deren Correſpondenz durch Großbritannien oder durch Hamburg befördert wird.

Art. 2. Es iſt vereinbart, daß das Britiſche Poſtamt von dem ihm nach der Poſt-Convention zwiſchen Großbritannien und Belgien zuſtehenden Rechte, geſchloſſene Felleiſen (closed mails) mit dem Hamburgiſchen Poſtamte im Tranſit durch Belgien zu wechſeln, Gebrauch machen wird.

Das Britiſche Poſtamt wird an das Belgiſche Poſtamt das dem Letzteren zukommende Tranſit-Porto für die in geſchloſſenen Felleiſen zwiſchen dem Vereinigten Königreiche und Hamburg in beiden Richtungen gewechſelte Correſpondenz zahlen und wird das Hamburgiſche Poſtamt dem Britiſchen Poſtamte, nach Ablauf eines jeden Quartals, die Hälfte des ganzen an Belgien während dieſes Quartals bezahlten Tranſitportos vergüten.

Art. 3. Unabhängig von der Correſpondenz, welche zwiſchen dem Britiſchen und Hamburgiſchen Poſtamte auf der, in dem vorhergehenden Artikel bezeichneten Route gewechſelt werden wird, können dieſe Poſtämter gegenſeitig Briefe und Bücher-Packete mit den zwiſchen Hamburg und London, Hull oder Leith fahrenden Kauffartheiſchiffen befördern.

Art. 4. Perſonen, welche gewöhnliche Briefe, d. h. ſolche, die nicht recommandirt ſind, aus dem Vereinigten Königreiche von Großbritannien und Irland nach Hamburg, oder aus Hamburg nach dem Vereinigten Königreiche von Großbritannien und Irland, gleichviel ob ſolche via Belgien geſandt oder direct mit einem Privatſchiffe befördert werden, ſenden wollen, ſollen die Wahl haben, das Porto von den Empfängern bezahlen zu laſſen, oder daſſelbe im Voraus bis zum Beſtimmungsort zu entrichten.

Art. 5. Der Geſammtbetrag des im dem Vereinigten Königreiche zu erhebenden Portos für franlirte, in dem Vereinigten Königreiche entſtandene Briefe nach Hamburg, ſowie für unfrankirte, in Hamburg entſtandene, nach dem Vereinigten Königreiche beſtimmte Briefe, gleichviel ob via Belgien oder direct mit einem Privatſchiffe befördert, iſt folgender:

für den einfachen frankirten Brief, ſechs pence,
für den einfachen unfrankirten Brief, acht pence.

Umgekehrt ſoll der Geſammtbetrag des in Hamburg zu erhebenden Portos für frankirte, in Hamburg entſtandene, nach dem Vereinigten Königreiche beſtimmte Briefe, ſowie für unfrankirte, in dem Vereinigten Königreiche entſtandene Briefe nach Hamburg, gleichviel ob via Belgien oder mit einem Privatſchiffe direct befördert, folgender ſein:

für den einfachen frankirten Brief, fünf Silbergroſchen (= ſieben Schilling),
für den einfachen unfrankirten Brief, ſieben Silbergroſchen (=neun Schilling).

№ 256. Art. 6. Briefe, die das Gewicht eines einfachen Briefes, welches im Vereinigten Königreiche auf eine halbe Unze und in Hamburg auf ein Zoll-Loth bestimmt ist, übersteigen, werden nach folgender Scala taxirt:

in Großbritannien:

jeder Brief über eine halbe Unze und nicht über eine Unze, zweifach,
jeder Brief über eine Unze und nicht über zwei Unzen, vierfach,
jeder Brief über zwei Unzen und nicht über drei Unzen, sechsfach,

und so fort von Unze zu Unze um den zweifachen Satz steigend;

in Hamburg:

jeder Brief im Gewicht von einem Zoll-Loth, aber unter zwei Zoll-Loth, zweifach,
jeder Brief im Gewicht von zwei Zoll-Loth, aber unter drei Zoll-Loth, dreifach,

und so fort von Loth zu Loth um den einfachen Satz steigend.

Art. 7. Die Postämter von Großbritannien und Hamburg werden über die einem jeden Postamte zukommenden Porto-Beträge sich gegenseitig berechnen.

Das Britische Postamt hat an das Hamburger Postamt für jeden einfachen frankirten Brief aus dem Vereinigten Königreiche nach Hamburg, via Belgien, drei pence, und für jeden einfachen, unfrankirten Brief aus Hamburg nach dem Vereinigten Königreiche, via Belgien, vier pence zu zahlen.

Das Britische Postamt hat an das Hamburgische Postamt für jeden einfachen, frankirten Brief aus dem Vereinigten Königreiche nach Hamburg direct durch Privatschiff befördert, einen und einen halben pence und für jeden einfachen, unfrankirten Brief aus Hamburg nach dem Vereinigten Königreiche direct durch Privatschiff befördert, zwei pence zu zahlen.

Andererseits hat das Hamburgische Postamt an das Britische Postamt für jeden einfachen, frankirten Brief aus Hamburg nach dem Vereinigten Königreiche, via Belgien, zwei und einen halben Silbergroschen, und für jeden einfachen, unfrankirten Brief aus dem Vereinigten Königreiche nach Hamburg, via Belgien, drei und einen halben Silbergroschen zu zahlen.

Das Hamburgische Postamt hat an das Britische Postamt für jeden einfachen, frankirten Brief aus Hamburg nach dem Vereinigten Königreiche, direct durch Privatschiff befördert, drei Silbergroschen neun Pfennige, und für jeden einfachen, unfrankirten Brief aus dem Vereinigten Königreiche nach Hamburg, direct durch Privatschiff befördert, fünf Silbergroschen drei Pfennige zu zahlen.

Jedes Postamt wird dem andern für jeden, das einfache Gewicht übersteigenden Brief einen höheren Betrag nach der in dem Lande, wo das Porto erhoben wird, angenommenen Scala bezahlen.

Art. 8. Wenn die auf die Briefe geklebten Postmarken den Werth des zur Frankirung zwischen dem Vereinigten Königreiche und Hamburg und umgekehrt erforderlichen Betrags von sechs pence oder fünf Silbergroschen pr. einfachen Brief nicht erreichen, so sollen solche Briefe als unfrankirte behandelt und berechnet, der Werth der Postmarken aber gutgerechnet werden.

Der Betrag der sowohl von den Absendern der unzureichend frankirten Briefe, als auch von den Adressaten bezahlten Summen soll zwischen dem Hamburgischen und Britischen Postamte gleichmäßig getheilt werden.

In allen Fällen, in welchen in Hamburg eine Gebühr oder andere Sportel außer den in diesem Vertrage aufgeführten Portosätzen für die Ablieferung von frankirten oder unfrankirten Briefen aus dem Vereinigten Königreiche erhoben wird, soll die Hälfte des Betrages einer solchen Gebühr oder andern Sportel von dem Hamburgischen Postamte an das Britische Postamt ausgezahlt werden.

Sollte, umgekehrt, in dem Vereinigten Königreiche zu irgend einer Zeit eine Gebühr oder andere Sportel außer den in diesem Vertrage aufgeführten Portosätzen für die Ablieferung der frankirten oder unfrankirten Briefe aus Hamburg erhoben werden, so soll die Hälfte des Betrags einer solchen Gebühr oder andern Sportel von dem Britischen Postamte an das Hamburgische Postamt ausgezahlt werden. Es versteht sich jedoch, daß diese Bestimmung sich nicht auf die freiwilligen Vergütungen

an Briefbesteller für die Bestellung von Briefen an Adressaten bezieht, welche in irgend einer Stadt oder einem Dorfe im Vereinigten Königreiche oder in Hamburg außerhalb der vorgeschriebenen Grenzen wohnen, innerhalb welcher eine unentgeltliche Briefbestellung stattfindet.

Die beiden Verwaltungen werden sich über die Art der Feststellung und Berechnung ihres Antheils an den, sei es in Hamburg oder in dem Vereinigten Königreiche erhobenen Gebühren und Sporteln gegenseitig verständigen.

Art. 10. Für diejenige Correspondenz nach und aus fremden Ländern oder Colonien, die im Transit durch Hamburg befördert wird, zahlt das Britische Postamt an das Hamburgische Postamt, wenn die betreffenden Postämter solche Briefe sich stückweise zukartiren (letters forwarded in open mails) folgende Sätze:

für jeden einfachen, frankirten Brief aus dem Vereinigten Königreiche nach solchen Ländern oder Colonien, zwei und einen halben Silbergroschen,

für jeden einfachen, unfrankirten Brief aus solchen Ländern oder Colonien nach dem Vereinigten Königreiche, drei und einen halben Silbergroschen.

Außerdem vergütet das Britische Postamt an das Hamburgische Postamt für Briefe dieser Art dasjenige fremde Porto, welches Hamburg an die fremden Länder oder Colonien für die Correspondenz nach und aus denselben oder im Transit durch dieselben bezahlt hat.

Die Bedingungen, unter welchen diese Transit-Correspondenz durch Hamburg nach oder aus dem Vereinigten Königreiche zwischen dem Brittischen und dem Hamburgischen Postamte in Uebereinstimmung mit den vorstehenden Stipulationen auszuwechseln ist, zeigt die diesem Vertrage angehängte Tabelle A.

Art. 11. Das Hamburgische Postamt hat an das Britische Postamt für die im Transit durch das Vereinigte Königreich beförderte Correspondenz nach und aus transatlantischen Ländern oder Colonien, wenn die betreffenden Postämter solche Briefe sich stückweise zukarliren (letters forwarded in open mails) folgende Sätze zu zahlen:

für jeden einfachen, frankirten Brief aus Hamburg nach solchen Ländern oder Colonien, drei pence,

für jeden einfachen, unfrankirten Brief aus solchen Ländern oder Colonien nach Hamburg, vier pence.

Das Hamburgische Postamt hat ferner an das Britische Postamt für Briefe dieser Art die Taxe zu vergüten, welche die Einwohner des Vereinigten Königreichs für Briefe derselben Herkunft oder Bestimmung zu zahlen haben, nach Abzug jedoch von einem penny, in allen den Fällen, in welchen diese Taxe das Britische inländische Porto mitenthält.

Die Bedingungen, unter welchen diese Transit-Correspondenz durch das Vereinigte Königreich nach oder aus Hamburg zwischen dem Hamburgischen und dem Britischen Postamte in Uebereinstimmung mit den vorstehenden Stipulationen auszuwechseln ist, zeigt die diesem Vertrage angehängte Tabelle B.

Art. 12. Das Britische Postamt kann dem Hamburgischen Postamte recommandirte, nach Hamburg adressirte Briefe zusenden. Umgekehrt, kann das Hamburgische Postamt dem Britischen Postamte recommandirte, nach dem Vereinigten Königreiche adressirte Briefe zusenden.

Das Porto für recommandirte Briefe muß immer vorausbezahlt werden.

Eine Gebühr oder Zuschlagsportel, deren Betrag das absendende Postamt zu bestimmen hat, kann außer dem für solche Briefe festgesetzten Porto erhoben werden, jedoch darf für die Ablieferung der aus dem Vereinigten Königreiche von Großbritannien und Irland nach Hamburg oder umgekehrt gesandten recommandirten Briefe ein anderes Porto, eine andere Gebühr oder Taxe, als die im vorhergehenden Art. 9 für die Besorgung erwähnte, nicht erhoben werden.

Das Britische Postamt wird dem Hamburgischen Postamte die Hälfte der Recommandationsgebühr, sowohl für recommandirte Briefe aus dem Vereinigten Königreiche, als auch für die im Transit durch das Vereinigte Königreich befördert-

№ 256. ten und nach Hamburg bestimmten recommandirten Briefe berechnen; und wird das Hamburgische Postamt dem Britischen Postamte die Hälfte der Recommandationsgebühr für recommandirte Briefe aus Hamburg oder im Transit durch Hamburg beförderte und nach dem Vereinigten Königreiche bestimmte, recommandirte Briefe berechnen.

Art. 13. Das Britische Postamt kann ferner dem Hamburgischen Postamte recommandirte, nach Dänemark, Schweden und Norwegen adressirte Briefe einsenden.

Und das Hamburgische Postamt kann ferner dem Britischen Postamte recommandirte, nach den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika (einschließlich Californien und Oregon), Liberia, den Britischen Colonien in Ostindien, Malta, Gibraltar, Hongkong, Britisch Westindien, dem Cap der guten Hoffnung, St. Helena, Natal, Ceylon, Mauritius, Neu-Süd-Wales, Victoria, Tasmania, Süd-Australien, West-Australien, Queensland, Neu-Seeland, Neufundland, Bermuda, Canada, Neu-Braunschweig, Neu-Schottland, Prinz Edwards-Insel, Sierra Leone, Gambia, der Goldküste und den Falklands-Inseln, adressirte Briefe einsenden.

Für die recommandirten Briefe nach Dänemark, Schweden und Norwegen wird das Britische Postamt dem Hamburgischen Postamte die Hälfte der in dem Vereinigten Königreiche erhobenen Recommandationsgebühr berechnen.

Seinerseits wird das Hamburgische Postamt für jeden recommandirten, nach den oben genannten Ländern oder Colonien adressirten Brief außer dem Britischen Porto und der Hälfte der zwischen Hamburg und dem Vereinigten Königreiche erhobenen Recommandationsgebühr dem Britischen Postamte noch fünf Silbergroschen berechnen.

Art. 14. Unter den nachfolgenden Bedingungen können Bücher-Packete, in welcher Bezeichnung Zeitungen und Drucksachen jeglicher Art eingeschlossen sind, sowohl via Belgien, als auch direct durch Privatschiffe, von Hamburg nach dem Vereinigten Königreiche von Großbritannien und Irland gegen Bezahlung einer Taxe, wie solche zeitweise von dem Hamburgischen Postamte bestimmt werden wird, und aus dem Vereinigten Königreiche nach Hamburg gegen Bezahlung einer Taxe, wie solche zeitweise von dem Britischen Postamte bestimmt werden wird, versandt werden:

1) Das Porto muß voraus, (d. h. bei der Aufgabe) bezahlt werden.

2) Für Bücher-Packete, die durch Postmarken unzureichend frankirt sind, wird ein Porto erhoben, das den doppelten Betrag des Deficits ausmacht. Den Betrag dieses Portos behält das Postamt, welches solches erhebt.

3) Jedes Packet muß entweder ohne Couvert oder in einem an den Enden oder Seiten offenen Couvert, um den Inhalt untersuchen zu können, aufgegeben werden.

4) Solche Packete können enthalten: einzelne Bücher oder Broschüren, Drucksachen, Landkarten, gleichviel ob gedruckt, gestochen oder lithographirt, und ob auf Papier, Pergament oder Velin; ferner Photographie auf Papier, Pergament oder Velin; ferner: alle Arten von Einbänden, Beschlägen oder Deckeln für Bücher, Broschüren u. s. w. oder Theile davon, gleichviel ob solche für sich oder um die betreffenden Bücher u. s. w. geschlagen sind; ferner: Rollen, welche Drucksachen, Landkarten, Zeichnungen, (gleichviel auf welchen Stoffen) enthalten, kurz alles was zur sichern Versendung von Literatur- oder Kunst-Artikeln nöthig oder gebräuchlich ist; doch sind Proben und Probenbücher (es sei denn, daß solche nur Papier enthalten, hiervon ausgenommen.

5) Ein Bücher-Packet darf weder irgend etwas Schriftliches, noch Ziffern oder sonst etwas Handschriftliches enthalten.

6) Kein Bücherpacket darf das Maaß von zwei englischen Fuß in Länge, Breite und Höhe oder das Gewicht von drei Zoll-Pfund überschreiten.

Art. 15. Ausnahmsweise von den in Art. 14 enthaltenen Bestimmungen ist es erlaubt, ungebundene Probebogen mit geschriebenen Correcturen als Bücher-Packete zu versenden.

Art. 16. Das Britische Postamt hat dem Hamburgischen Postamte für solche in Art. 14 erwähnten Bücher-Packete aus dem Vereinigten Königreiche von Groß-

britannien und Irland, oder für im Transit durch das Vereinigte Königreich gehende, vorausbezahlte Bücher-Packete, fünf pence pr. Zoll-Pfund Nettogewicht zu zahlen.

Andererseits hat das Hamburgiſche Poſtamt dem Britiſchen Poſtamte für ſolche im Art. 14 erwähnte Bücher-Packete aus Hamburg, oder für im Transit durch Hamburg gehende, vorausbezahlte Bücher-Packete, vier Silbergroſchen pr. Zoll-Pfund Nettogewicht Britiſches Porto, und vier pence Belgiſches Transit-Porto pr. Zoll-Pfund Nettogewicht zu zahlen.

Art. 17. Für die Ablieferung von Bücher-Packeten aus dem Vereinigten Königreiche von Großbritannien und Irland, oder von, im Transit durch das Vereinigte Königreich gehenden, vorausbezahlten Bücher-Packeten nach Hamburg wird ein Porto irgend einer Art von dem Hamburgiſchen Poſtamte nicht erhoben; und in gleicher Weiſe wird das Britiſche Poſtamt für die Ablieferung von Bücher-Packeten aus Hamburg, oder von, im Transit durch Hamburg nach dem Vereinigten Königreiche von Großbritannien und Irland gehenden, vorausbezahlten Bücher-Packeten ein Porto irgend einer Art nicht erheben.

Es verſteht ſich jedoch, daß dieſe Beſtimmung in keiner Weiſe das Recht, ſowohl der Britiſchen, als auch der Hamburgiſchen Verwaltung beſchränkt, die Ablieferung ſolcher Zeitungen und Druckſachen, deren Zulaſſung in dem Lande, wohin dieſelben beſtimmt ſind, geſetzlich verboten iſt, zu verweigern.

So lange es in Hamburg irgend ein Stempel, eine Beſtellungsgebühr, oder ſonſt eine Abgabe von Zeitungen oder andern Druckſachen aus dem Vereinigten Königreiche von Großbritannien und Irland, welche nach Hamburg beſtimmt und vorausbezahlt ſind, erhoben wird, iſt der ganze Betrag des Stempels, Beſtellgeldes oder anderer Gebühren von dem Hamburgiſchen Poſtamte an das Britiſche Poſtamt auszukehren.

Art. 18. Die Zahlung für die Beförderung zur See zum Satze von einem penny für Briefe und einem penny pr. vier Unzen für Bücher-Packete für ſolche Briefe und Bücher-Packete, welche zwiſchen dem Britiſchen und dem Hamburgiſchen Poſtamte in den durch Privatſchiffe beförderten mails gewechſelt werden, ſoll an die Führer oder Eigenthümer ſolcher Schiffe folgendergeſtalt geſchehen:

Iſt das verwendete Schiff ein Hamburgiſches, ſo geſchieht die Zahlung durch das Hamburgiſche Poſtamt, und iſt das verwendete Schiff ein Britiſches, ſo leiſtet das Britiſche Poſtamt die Zahlung.

Das Britiſche Poſtamt vergütet dem Hamburgiſchen Poſtamte den Betrag, welchen Letzteres für Briefe in jeder Richtung und Bücher-Packete aus dem Vereinigten Königreiche nach Hamburg an ein Hamburgiſches Privatſchiff bezahlt hat.

Das Hamburgiſche Poſtamt ſeinerſeits vergütet dem Britiſchen Poſtamte den Betrag, welchen Letzteres für Bücher-Packete aus Hamburg nach dem Vereinigten Königreiche an ein dem Vereinigten Königreiche angehöriges Privatſchiff gezahlt hat.

Art. 19. Das Hamburgiſche Poſtamt zahlt an das Britiſche Poſtamt für Transit-Bücher-Packete, welche das Britiſche Poſtamt für Rechnung des Hamburgiſchen Poſtamts durch das Vereinigte Königreich von Großbritannien und Irland zu befördern hat, fünf pence pr. Zoll-Pfund Nettogewicht.

Das Hamburgiſche Poſtamt hat ferner an Seeporto für Bücher-Packete, welche das Britiſche Poſtamt für Rechnung des Hamburgiſchen Poſtamts durch Britiſche Packetböte oder Privatſchiffe aus oder nach Häfen des Vereinigten Königreichs von Großbritannien und Irland zu befördern hat, dem Britiſchen Poſtamte fünf pence pr. Zoll-Pfund Nettogewicht zu zahlen.

In Anbetracht der Koſten, welche dem Britiſchen Poſtamte aus der Beförderung der mails über die Landenge von Suez, oder über die Landenge von Darien erwachſen, hat das Hamburgiſche Poſtamt für Bücher-Packete, welche daſſelbe durch Britiſche Packetböte und über eine der Landengen befördern oder empfangen wird, dem Britiſchen Poſtamte ferner an Tranſit-Porto zu zahlen:

für Beförderung von Bücher-Packeten über die Landenge von Suez, vier pence pr. Zoll-Pfund Nettogewicht.

№ 256. für die Beförderung von Bücher-Packeten über die Landenge von Darien, einen shilling pr. Zoll-Pfund Nettogewicht.

Umgekehrt zahlt das Britiſche Poſtamt dem Hamburgiſchen Poſtamte für Tranſit-Bücher-Packete, welche das Hamburgiſche Poſtamt für Rechnung des Britiſchen Poſtamts durch das Hamburgiſche Gebiet befördert, fünf pence pr. Zoll-Pfund Nettogewicht.

Art. 20. Das Hamburgiſche Poſtamt geſtattet den Tranſit durch das Hamburgiſche Gebiet für die geſchloſſenen Felleiſen (closed mails), welche das Britiſche Poſtamt in jeder Richtung auf dem Wege durch Hamburg mit Dänemark, Schweden und Norwegen auswechſeln wird.

Das Britiſche Poſtamt andererſeits geſtattet ſowohl den Tranſit durch das Britiſche Gebiet, als auch die Beförderung durch Britiſche Packetböte oder Privatſchiffe aus oder nach Häfen des Vereinigten Königreichs von Großbritannien und Irland, für die geſchloſſenen Felleiſen (closed mails), welche das Hamburgiſche Poſtamt in jeder Richtung auf dem Wege durch das Vereinigte Königreich von Großbritannien und Irland mit den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika auswechſeln wird.

Art. 21. Das Britiſche Poſtamt zahlt dem Hamburgiſchen Poſtamte für den Tranſit durch das Hamburgiſche Gebiet für die in Gemäßheit des Art. 20 von dem Britiſchen Poſtamte über Hamburg in geſchloſſenen Felleiſen beförderten oder empfangenen Briefe und Bücher-Packete die Summe von vier pence pr. Britiſche Unze Netto für Briefe und von fünf pence pr. Zoll-Pfund Nettogewicht für Bücher-Packete.

Art. 22. Das Hamburgiſche Poſtamt zahlt dem Britiſchen Poſtamte für den Tranſit durch das Gebiet des Vereinigten Königreichs für die in Gemäßheit des Art. 20 von dem Hamburgiſchen Poſtamte durch das Vereinigte Königreich in geſchloſſenen Felleiſen beförderten oder empfangenen Briefe und Bücher-Packete die die Summe von vier pence pr. Britiſche Unze Netto für Briefe und von fünf pence pr. Zoll-Pfund Nettogewicht für Bücher-Packete.

Art. 23. Das Hamburgiſche Poſtamt zahlt dem Britiſchen Poſtamte für die Beförderung zur See, für Briefe und Bücher-Packete, welche das Hamburgiſche Poſtamt in geſchloſſenen Felleiſen in Gemäßheit des vorhergehenden Art. 20 durch Britiſche Packetböte oder Privatſchiffe aus oder nach Häfen des Vereinigten Königreichs befördern oder empfangen wird, einen shilling pr. Britiſche Unze Netto für Briefe und fünf pence pr. Zoll-Pfund Nettogewicht für Bücher-Packete.

Art. 24. Es verſteht ſich, daß das Gewicht von Retourbriefen (dead letters) aller Art, ſowie der Briefkarten und anderer Rechnungsformulare in Folge der Auswechſelung von Correſpondenzen, welche eines der beiden Poſtämter für Rechnung des andern in geſchloſſenen Felleiſen befördert und welche in den vorhergehenden Art. 21, 22 und 23 erwähnt ſind, nicht in dem Gewichte der Briefe und Bücher-Packete einbegriffen ſein ſollen, von welchem die in den genannten Artikeln feſtgeſetzten Sätze erhoben werden.

Art. 25. Falſch ſpedirte oder in falſcher Richtung abgeſandte Briefe (ſowohl gewöhnliche als auch recommandirte) und Bücher-Packete ſenden ſich die reſpectiven Poſtämter ohne Aufenthalt wieder zurück, und zwar unter Anrechnung deſſelben Gewichts Portos, welche das expedirende Poſtamt dafür angeſetzt hat.

Gegenſtände derſelben Art, welche an Perſonen adreſſirt ſind, die ihren Wohnort verändert haben, ſollen gegenſeitig befördert oder unter Berechnung des Satzes, welchen der Empfänger bezahlt haben würde, zurückgeſendet werden.

Art. 26. Gewöhnliche oder recommandirte Briefe und Bücher-Packete mit den gewöhnlichen Poſten zwiſchen den Poſtämtern von Großbritannien und Hamburg expedirt, welche aus irgend einem Grunde nicht beſtellt werden können, ſollen gegenſeitig nach Ablauf eines jeden Monats zurückgeſandt werden. Der Portobetrag der für dergleichen Sachen in den Abrechnungen angeſetzt iſt, wird dem expedirenden Poſtamte zurückgerechnet.

Derartige frankirt abgeſandte Sachen werden ohne Porto-Anrechnung zurückgeſandt.

Unfrankirte Retourbriefe, welche von einem der Postämter für Rechnung des andern in closed mails befördert worden, sind, unter Ansatz desselben Gewichts und Portobetrages, welche das betreffende Postamt in den Transit-Rechnungen aufgeführt hat, wieder anzurechnen unter Begleitung einer einfachen Declaration, oder, wenn die Briefe selbst von dem betreffenden Postamte nicht producirt werden können, unter Einsendung einer namentlichen Liste, welche den Betrag constatirt.

Art. 27. Das Britische Postamt und das Hamburgische Postamt werden die Richtung der Correspondenz, die sie sich wechselseitig zusenden, gemeinschaftlich bestimmen, und in Betreff der Form und Liquidation der aus der gegenseitigen Zusendung von Correspondenzen entstehenden Rechnungen, sowie über alle Einzelheiten, welche zur Sicherung der Ausführung der in dem gegenwärtigen Vertrage enthaltenen Bestimmungen nothwendig sein möchten, Einrichtungen treffen.

Die beiden Postämter sind berechtigt von Zeit zu Zeit durch gegenseitiges Einverständniß sowohl die in Gemäßheit dieses als auch aller vorhergehender Artikel getroffenen Einrichtungen abzuändern.

Art. 28. Gewöhnliche Briefe, recommandirte Briefe und Bücher-Packete aller Art, befördert durch die beiden Postämter von Großbritannien und Hamburg, welche ganz bis zum Bestimmungsorte, oder nur theilweise bis zu einem Punkte außerhalb des Gebiets des expedirenden Postamtes frankirt worden sind, müssen an einer sichtbaren Stelle auf der Adresse als solche angemerkt und durch einen Stempel in rother Farbe den betreffenden Postämtern deutlich gemacht werden, bis wie weit die Frankirung reicht.

Der Stempel P. D. wird angewandt auf gewöhnliche oder recommandirte Briefe und Bücher-Packete die ganz frankirt sind.

Der Stempel P. P. wird auf solche gewöhnliche Briefe und Bücher-Packete angewandt, die nur theilweise bis zu einem Punkte außerhalb des Gebietes des expedirenden Postamtes frankirt sind.

Art. 29. Jede zwischen den Postämtern der beiden Länder zu wechselnde Post ist mit einer Briefkarte zu versehen, in welcher das expedirende Postamt die Art der Artikel, welche die Post enthält, und den jedem Postamte zukommenden Portobetrag anzumerken hat. Das Postamt, an welches die Post gerichtet ist, hat deren Empfang dem expedirenden Postamte umgehend anzuzeigen.

Die Briefkarten und Empfangsbescheinigungen für die Posten, welche das Postamt in London an das Postamt in Hamburg via Belgien expedirt, sollen nach dem, den gegenwärtigen Artikeln angehängten Formulare C. eingerichtet sein.*)

Die Briefkarten und Empfangsbescheinigungen für die Posten, welche die Postämter in London, Hull, Leith an das Postamt in Hamburg direct durch Privatschiffe expediren, sollen nach den, den gegenwärtigen Artikeln angehängten Formularen D. eingerichtet sein.

Die Briefkarten und Empfangsbescheinigungen, welche das Postamt in Hamburg bei seiner Verbindung mit den Postämtern in London, Hull und Leith anzuwenden hat, sollen den vorbeschriebenen Formularen entsprechen.

Art. 30. Sollte es sich zutragen, daß an dem festgesetzten Tage und zu der festgesetzten Stunde keine Briefe irgend welcher Art zu expediren sind, so soll nichtsdestoweniger eine Post aufgemacht und eine Briefkarte in blanco von dem expedirenden Postamte abgeschickt werden.

Art. 31. Das Britische Postamt wird allmonatlich besondere Abrechnungen aufstellen, enthaltend die Resultate über die Zusendung der zwischen den betreffenden Postämtern mit den gewöhnlichen Posten oder in closed mails gewechselten Correspondenz. Solche Abrechnungen sind nach den Empfangsbescheinigungen der betreffenden Postämter während des Monats aufzustellen.

---

*) Die Anlagen C. und D. sind lediglich Formulare und deshalb nicht mit abgedruckt.

№ 856. Art 32. Die in dem vorstehenden Artikel bezeichneten besondern Abrechnungen werden allmonatlich in General-Abrechnungen zusammengestellt, enthaltend das Resultat über die Zusendung der zwischen dem Postamte von Großbritannien und dem Postamte in Hamburg in gewöhnlichen oder geschlossenen mails gewechselten Correspondenz.

Art. 33. Die in dem vorhergehenden Artikel erwähnten General-Abrechnungen werden von den beiden Verwaltungen verglichen und festgestellt, und wird der Saldo von der schuldigen Verwaltung am Ende eines jeden Quartals ausgezahlt werden.

Art. 34. Der gegenwärtige Vertrag soll am ersten Januar Ein Tausend Acht Hundert Drei und Sechzig zur Ausführung kommen und in Kraft bleiben, bis einer der beiden contrahirenden Theile dem anderen ein Jahr im Voraus seine Absicht, denselben zu beenden, angezeigt hat.

Während dieses letzten Jahres soll der Vertrag in seinem ganzen Umfange in Kraft bleiben, ohne Nachtheil für die Feststellung der nach Ablauf der gedachten Frist zwischen dem Hamburgischen und Britischen Postamte zu regulirenden Abrechnungen.

Man ist indessen gegenseitig übereingekommen, daß keine der in den Artikeln 20, 21, 22, 23 oder 24 dieses Vertrages enthaltenen Bestimmungen in Wirksamkeit treten soll, bis das Britische Postamt dem Hamburgischen Postamte angezeigt hat, daß befriedigende Verständigungen aus Anlaß dieses Vertrages mit den Postämtern von Oesterreich und den Vereinigten Staaten von Amerika getroffen sind.

Alle Uebereinkommen, welche gegenwärtig die Auswechslung der Correspondenz zwischen dem Vereinigten Königreiche und Hamburg reguliren, treten mit dem Tage, an welchem der gegenwärtige Vertrag zur Ausführung kommen wird, außer Kraft.

Geschehen in doppelter Ausfertigung zu Hamburg den fünften December und zu London den neunten December Ein Tausend Acht Hundert Zwei und Sechszig.

(L. S.) C. G. Hencke. (L. S.) Rowland Hill.

Tabelle A.

enthaltend die Bedingungen, unter denen zwischen der Britischen Postverwaltung und der Hamburgischen Postverwaltung die Auswechselung der stückweise beförderten gewöhnlichen Briefe aus Ländern, deren Correspondenz durch Hamburg befördert wird, nach Großbritannien und nach Ländern im Transit durch Großbritannien und vice versa stattzufinden hat.

Briefe, welche von der Britischen Postverwaltung der Hamburgischen Postverwaltung ausgeliefert werden.

Länder.	Bedingungen der Frankirung.	Bis zu welcher Grenze.	Portosatz, welcher von der Britischen Verwaltung der Hamburgischen Verwaltung für einen frankirten, nicht über eine halbe Unze schweren Brief zu zahlen ist.
Dänemark	Freiheit	Bestimmungsort	..... 4½ Sgr.
Schweden	do.	do.	..... 7½ „
Norwegen	do.	do.	im Sommer . 8½ „ im Winter . 9 „

Briefe, welche von der Hamburgischen Postverwaltung der Britischen Postverwaltung ausgeliefert werden.

Länder.	Bedingungen der Frankirung.	Bis zu welcher Grenze.	Portosatz, welcher von der Britischen Verwaltung der Hamburgischen Verwaltung für einen unfrankirten, nicht über eine halbe Unze schweren Brief zu zahlen ist.
Dänemark	Freiheit	Bestimmungsort	..... 5½ Sgr.
Schweden	do.	do.	..... 8½ „
Norwegen	do.	do.	im Sommer . 9½ „ im Winter . 10 „

Tabelle B.

enthaltend die Bedingungen, unter denen zwiſchen der Britiſchen Poſtverwaltung und der Hamburgiſchen Poſtverwaltung die Auswechſelung der ſtückweiſe beförderten gewöhnlichen Briefe aus ſolchen fremden Ländern, deren Correſpondenz im Tranſit durch Großbritannien befördert wird, nach Hamburg und durch Hamburg und vice versa ſtattzufinden hat. Die mit * bezeichneten Sätze ſteigen nach zwei verſchiedenen Progreſſionen. — Der Betrag von drei Pence von jedem Satze wird für jedes Zoll-Loth und der Reſt wird für jede viertel Unze erhoben.

Länder.	Briefe, welche von der Britiſchen Verwaltung der Hamburgiſchen Verwaltung ausgeliefert werden.				
	Bedingungen der Frankirung.	Bis zu welcher Grenze.	Portoſatz, welcher von der Hamburgiſchen Verwaltung der Britiſchen Verwaltg. für einen unfrankirten, nicht über ein Zoll-Loth ſchweren Brief zu zahlen iſt.	Portoſatz welcher von der Britiſchen Verwaltung der Hamburgiſch. Verwaltung für einen frankirten, nicht über eine halbe Unze ſchweren Brief zu zahlen iſt.	
				Nach Hamburg.	Nach Ländern im Tranſit durch Hamburg.
			s d	s d	
Antigua, Bahamainſeln, Barbados, Bermuda, Carriacou, Dominica, Grenada, Gibraltar, Britiſch-Guiana, Honduras, Montſerrat, Nevis, St. Chriſtopher (St. Kitts), St. Lucia, St. Vincent, Tabago, Jamaica, Trinidad, Tortola	Freiheit	Beſtimmungsort	—. 9	—. 3	Denſelb. Betrag wie für frankirte Brief.a England
Canada mit Canadiſchen Packetboten	do.	do.	—. 9	—. 3	do.
Canada via Vereinigte Staaten	do.	do.	—. 11	—. 3	do.
Neu Schottland, via Halifax	do.	do.	—. 9	—. 3	do.
Neu Braunſchweig, Prinz Eduards Inſeln via Vereinigte Staaten	do.	do.	—. 11	—. 3	do.
Neu Foundland	do.	do.	—. 9	—. 3	do.
Ascenſion	Zwang	Einſchiffungshafen	—. 9	—	—
Lagos, Liberia, Goldküſte, St. Helena, Sierra Leone, Cap der guten Hoffnung, Natal, Gambia, Falklands Inſeln	Freiheit	Beſtimmungsort	—. 9	—. 3	Denſelb. Betrag wie für frankirte Brief.a England
Neu Granada und Coſta Rica	Zwang	Einſchiffungshafen	1. 3	—	—
Badagry, Bonny, Cameronen, Fernando Po, Gorea, Alt Calabar, Venezuela, Wydah	do.	do.	—. 9	—	—
Braſilien, Buenos Ayres u. Montevideo	do.	do.	1. 3	—	—
Vancouvers Inſeln	do.	do.	1. 5	—	—
Hayti, Martinique und Guadeloupe	do.	do.	—. 9	—	—
Canariſche Inſeln	Freiheit	Beſtimmungsort	*—. 9	—. 3	Denſelb. Betrag wie für frankirte Brief.a England
Madeira und Cap Verdiſche Inſeln	Zwang	Einſchiffungshafen	*—. 11	—. 3	do.
Portugal u. Azoren durch Packetbote	do.	do.	*—. 11	—. 3	do.
Portugal u. Azoren durch Privatſchiffe	do.	do.	—. 11	—. 3	do.
Vereinigte Staaten von Nord-Amerika durch Amerikaniſche Packetbote	do.	Engliſcher Ausſchiffungshafen	—. 4	—	—
Vereinigte Staaten von Nord-Amerika durch Britiſche Packetbote	do.	Einſchiffungshafen d. Verein. Staaten	1. —	—	—
Weſtküſte von Süd-Amerika via Panama	do.	Einſchiffungshafen	2. 3	—. 3	Denſelb. Betrag wie für frankirte Brief.a England
Californien, Oregon via Ver. Staaten	do.	do.	1. 5	—	—
u. Sandwich-Inſeln via Southampton	do.	do.	2. 7	—	—
Merico	do.	do.	2. 5	—	—
Guatemala, St. Euſtatius, Cayenne, St. Martins, Surinam u. Grey Town	do.	do.	—. 9	—	—
St. Croix und St. Thomas	do.	do.	—. 9	—. 3	Denſelb. Betrag wie für frankirte Brief.a England
Cuba	do.	do.	1. 9	—	—
Porto Rico	do.	do.	1. 7	—	—
Ueberſeeiſche Länder im Allgemeinen (ausgenommen Portugal u. die Azoren) mittelſt Privatſchiffen von und nach Häfen des Vereinigten Königreichs	do.	do.	—. 9	—	—

Tabelle B.

enthaltend die Bedingungen, unter denen zwiſchen der Britiſchen Poſtverwaltung und der Hamburgiſchen Poſtverwaltung die Auswechſelung der ſtückweiſe beförderten gewöhnlichen Briefe aus ſolchen fremden Ländern, deren Correſpondenz im Tranſit durch Großbritannien befördert wird, nach Hamburg und durch Hamburg und vice versa ſtattzufinden hat. Die mit † bezeichneten Sätze ſteigen gleichfalls nach zwei Progreſſionen. — Zwei Pence werden für jedes Zoll-Loth und der Reſt wird für jede viertel Unze erhoben.

Länder.	Briefe, welche von der Hamburgiſchen Verwaltung der Britiſchen Verwaltung ausgeliefert werden.				
	Bedingungen der Frankirung.	Bis zu welcher Grenze.	Portoſatz, welcher von der Britiſchen Verwaltung für einen frankirten, nicht über ein Zoll-Loth ſchweren Brief zu zahlen iſt.	Portoſatz, welcher von der Britiſchen Verwaltung der Hamburgiſch. Verwaltung für einen unfrankirten, nicht über eine halbe Unze ſchweren Brief zu zahlen iſt.	
				Aus Hamburg.	Aus Ländern im Tranſit durch Hamburg
			s d	s d	
Antigua, Bahamainſeln, Barbados, Bermuda, Carriacou, Dominica, Grenada, Gibraltar, Britiſch-Guiana, Honduras, Montſerrat, Nevis, St. Chriſtopher (St. Kitts), St. Lucia, St. Vincent, Tabago, Jamaica, Trinidad, Tortola	Freiheit	Beſtimmungsort	—. 8	—. 4	Denſelb. Betrag wie für unfrank. Brief n. England
Canada mit Canadiſchen Packetboten	do.	do.	—. 8	—. 4	do.
Canada via Vereinigte Staaten	do.	do.	—. 10	—. 4	do.
Neu Schottland. via Halifax	do.	do.	—. 8	—. 4	do.
Neu Braunſchweig, Prinz Eduards Inſeln via Vereinigte Staaten	do.	do.	—. 10	—. 4	do.
Neu Foundland	do.	do.	—. 8	—. 4	do.
Aſcenſion	Zwang	Ausſchiffungshaf.	—. 8	—	—
Lagos, Liberia, Goldküſte, St. Helena, Sierra Leone, Cap der guten Hoffnung, Natal, Gambia, Falklands Inſeln	Freiheit	Beſtimmungsort	—. 8	—. 4	Denſelb. Betrag wie für unfrank. Brief n England
Neu Granada und Coſta Rica	Zwang	Ausſchiffungshaf.	1. 2	—	—
Badagry, Bonny, Cameronen, Fernando Po, Gorea, Alt Calabar, Venezuela, Wydah	do.	do.	—. 8	—	—
Braſilien, Buenos Ayres u. Montevideo	do.	do.	1. 2	—	—
Vancouvers Inſeln	do.	do.	1. 4	—	—
Hayti, Martinique und Guadeloupe	do.	do.	—. 8	—	—
Canariſche Inſeln	Freiheit	Beſtimmungsort	†—. 8	—. 4	Denſelb. Betrag wie für unfrank. Brief n England
Madeira und Cap Verdiſche Inſeln	do.	Ausſchiffungshaf.	†—. 6	—. 4	do.
Portugal u. Azoren durch Packetbote	do.	do.	†—. 6	—. 4	do.
Portugal u. Azoren durch Privatſchiffe	Zwang	do.	—. 6	—	—
Vereinigte Staaten von Nord-Amerika durch Amerikaniſche Packetbote	do.	Engliſcher Einſchiffungshafen	—. 3	—	—
Vereinigte Staaten von Nord-Amerika durch Britiſche Packetbote	do.	Ausſchiffungshaf. d. Verein. Staaten	—. 11	—	—
Weſtküſte von Süd-Amerika via Panama	do.	Ausſchiffungshaf.	2. 2	—	—
Californien, Oregon via Ver. Staaten	do.	do.	1. 4	—	—
u. Sandwich-Inſeln via Southampton	do.	do.	2. 6	—	—
Mexico	do.	do.	2. 4	—	—
Guatemala, St. Euſtatius, Cayenne, St. Martins, Surinam u. Grav Town	do.	do.	—. 8	—	—
St. Croix und St. Thomas	Freiheit	do.	—. 8	—. 4	Denſelb. Betrag wie für unfrank. Brief n. England
Cuba	Zwang	do.	1. 8	—	—
Porto Rico	do.	do.	1. 6	—	—
Ueberſeeiſche Länder im Allgemeinen (ausgenommen Portugal u. die Azoren) mittelſt Privatſchiffen von und nach Häfen des Vereinigten Königreichs	do.	do.	—. 8	—	—

Bekanntmachung, № 257.

bezüglich der Aufhebung der Kaperei, vom 19. Juli 1861.

In Veranlassung der in den Vereinigten Staaten von Nordamerika eingetretenen Ereignisse bringt der Senat in Erinnerung, daß nach der Bekanntmachung, betreffend die Pariser Congreß-Declaration über Anwendung des Seerechts in Kriegszeiten d. d. 7. Juli 1856, die Kaperei gänzlich abgeschafft und demnach untersagt ist, sich auf irgend eine Weise mit Kaperei zu befassen, oder sich bei derselben, sei es durch eigene Ausrüstung von Kaperschiffen, sei es durch mittelbare Unterstützung zu betheiligen. Es sind auch die geeigneten Befehle erlassen, weder die Ausrüstung und Verproviantirung von Kapern, gleichviel unter welcher Flagge und mit welchen Kaperbriefen sie auch versehen sein mögen, in den Hamburgischen Häfen zu gestatten, noch auch solche Kaper, mit oder ohne Prisen, in den Hamburgischen Häfen und Rheden, ausgenommen in Fällen von erwiesener Seenoth, zuzulassen.

Hamburg den 19. Juli 1861. Gegeben in der Versammlung des Senats

---

Revidirte Bekanntmachung, № 258.

betr. verschiedene Maaßregeln zur Vermeidung des Zusammenstoßens von Schiffen, namentlich Nacht- und Nebelsignale, und das Ausweichen der Seeschiffe.

1. Mai 1863.

Um die Bekanntmachung, betreffend verschiedene Maßregeln zur Vermeidung des Zusammenstoßens von Schiffen, namentlich Nacht- und Nebelsignale und das Ausweichen der Seeschiffe vom 1. September 1858, mit den von anderen Seestaaten, insbesondere von Großbritannien und Frankreich neuerdings getroffenen Anordnungen in Uebereinstimmung zu bringen, ist dieselbe einer Revision unterzogen und bringt der Senat die revidirten Bestimmungen hierdurch zur öffentlichen Kunde.

Allgemeine Bestimmungen.

Art. 1. In den nachfolgenden Vorschriften sind unter der Bezeichnung Segelschiff auch alle diejenigen Dampfschiffe, welche nur unter Segel ohne Anwendung der Dampfkraft fahren, unter der Bezeichnung Dampfschiffe oder unter Dampf fahrende Schiffe alle diejenigen Dampfschiffe verstanden, welche, gleichviel ob mit oder ohne Segel, durch Dampfkraft fortbewegt werden.

Nacht-Signale:

Art. 2. Die in den folgenden Artikeln erwähnten Lichter sollen, mit Ausschluß aller anderen, bei jedem Wetter von Sonnen-Unlergang bis Sonnen-Aufgang gezeigt werden.

Art. 3. Dampfschiffe, wenn sie in Fahrt sind, sollen führen:

a. Am Top des Fockmastes ein helles weißes Licht, so angebracht, daß es in dunkler Nacht bei klarer Luft auf eine Entfernung von wenigstens 5 Seemeilen sichtbar ist, und daß es ein gleichmäßiges, nicht unterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizonts von 20 Compaßstrichen zeigt, von denen 10 auf jede Seite des Schiffs fallen, nämlich von vorn bis 2 Striche hinter den mittelsten Balken an jeder Seite (2 Strich achterlicher als dwass).

b. An der Steuerbordseite ein grünes Licht, welches in dunkler Nacht bei klarer Luft auf eine Entfernung von wenigstens 2 Seemeilen sichtbar und so angebracht ist, daß es ein gleichmäßiges, nicht unterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizonts von 10 Compaßstrichen wirft, nämlich an der Steuerbordseite von vorn bis 2 Striche hinter den mittelsten Balken (2 Strich achterlicher als dwass).

c. An der Backbordseite ein rothes Licht, welches in dunkler Nacht bei klarer Luft auf eine Entfernung von wenigstens 2 Seemeilen sichtbar und so an-

№ 258. gebracht ist, daß es ein gleichmäßiges, nicht unterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizonts von 10 Compaßstrichen wirft, nämlich an der Backbordseite von der vordern Seite bis 2 Striche hinter den mittelsten Balken (2 Strich achterlicher als dwass).

d. Jedes der beiden Seitenlichter muß binnenbords mit Schirmen versehen sein, welche wenigstens 3 Fuß weit vor dem Licht hinausragen, um zu verhindern, daß das grüne Licht nicht nach der Backbordboog und das rothe Licht nicht nach der Steuerbordsboog hinüberscheine.

Art 4. Wenn Dampfschiffe andere Schiffe bugsiren, so müssen sie außer den Seitenlichtern zwei helle weiße Lichter übereinander am Vortop führen, damit sie von andern Dampfschiffen zu unterscheiden sind. Jedes dieser Lichter muß von derselben Einrichtung und Beschaffenheit sein, wie das Toplicht, welches andere Dampfschiffe zu zeigen haben.

Art. 5. Segelschiffe in Fahrt oder in Schlepptau müssen dieselben Lichter wie die in der Fahrt begriffenen Dampfschiffe zeigen, jedoch mit Ausnahme der weißen Lichter am Vortop, welche sie niemals führen dürfen.

Art. 6. Wenn die grünen und rothen Lichter nicht befestigt werden können, z. B. auf kleinen Schiffen bei schlechtem Wetter, so sollen diese Lichter an den respektiven Seiten des Schiffes zum sofortigen Gebrauche auf Deck bereit gehalten und bei der Annäherung von oder zu andern Schiffen auf ihren bezüglichen Seiten zeitig genug, um einen Zusammenstoß zu verhüten, gezeigt werden und zwar in solcher Weise, wie sie am besten zu sehen sind und so, daß weder das grüne Licht von der Backbordseite, noch das rothe Licht von der Steuerbordseite gesehen werden kann.

Um den Gebrauch dieser tragbaren Lichter noch zuverlässiger und leichter zu machen, sind die Laternen äußerlich mit der Farbe des Lichtes, welches sie enthalten, zu bemalen und mit den geeigneten Schirmen zu versehen.

Art. 7. Schiffe, sowohl Dampf- als Segelschiffe, welche auf Rheden oder im Fahrwasser vor Anker liegen, müssen von Sonnen-Untergang bis Sonnen-Aufgang ein weißes Licht in einer kugelförmigen Laterne von 8 Zoll Durchmesser an der Stelle, wo es am besten gesehen werden kann, aber nicht höher als 20 Fuß über dem Rumpfe zeigen und zwar so, daß ein klares, gleichmäßiges, nicht unterbrochenes Licht um den ganzen Horizont und auf eine Entfernung von mindestens einer Seemeile sichtbar wird.

Art. 8. Lootsenschiffe unter Segel sollen nicht die Lichter führen, welche für andere Schiffe vorgeschrieben sind, sondern ein weißes, um den ganzen Horizont sichtbares Licht am Vortop und sollen außerdem alle 15 Minuten ein Fackelfeuer zeigen.

Art. 9. Offene Fischer-Fahrzeuge und andere offene Böte sind nicht verpflichtet, die für Schiffe vorgeschriebenen Seitenlichter zu führen, müssen aber, wenn sie solche Lichter nicht besitzen, eine Laterne haben, welche einen grünen Glasschieber an der einen und einen rothen Glasschieber an der andern Seite hat und diese Laterne bei Annäherung von oder zu andern Schiffen zeitig genug, um einen Zusammenstoß zu verhüten und in der Weise zeigen, daß das grüne Licht nicht von der Backbordseite und das rothe Licht nicht von der Steuerbordseite gesehen werden kann. Fischer-Fahrzeuge und offene Böte, welche vor Anker oder mit ausgeworfenen Netzen liegen, sollen ein helles, weißes Licht zeigen; Fischer-Fahrzeuge und offene Böte können sich jedoch außerdem eines Fackelfeuers bedienen, wenn sie solches für zweckmäßig halten.

Nebel-Signale.

Art. 10. Bei jedem Nebelwetter, es mag Tag oder Nacht sein, sollen die nachstehend beschriebenen Nebelsignale gebraucht werden und mindestens alle 5 Minuten ertönen, nämlich:

a) Dampfschiffe in Fahrt haben sich einer Dampfpfeife zu bedienen, welche vor dem Schornsteine mindestens 8 Fuß hoch über dem Deck angebracht sein muß.

b) Segelschiffe in Fahrt sollen ein Nebelhorn gebrauchen;

c) Dampfschiffe und Segelschiffe, welche nicht in Fahrt sind, müssen sich einer Glocke bedienen.

Digitized by Google

Cours und Richtung. № 258.

Art. 11. Wenn zwei Segelſchiffe in gerader oder beinahe gerader Richtung einander entgegenfahren und dadurch Gefahr des Zuſammenſtoßes entſteht, ſo müſſen die Steuerruder beider Schiffe Backbord gelegt werden, damit jedes an der Backbordſeite des andern paſſirt.

Art. 12. Wenn zwei Segelſchiffe ſich in ihren Courſen ſo kreuzen, daß ein Zuſammenſtoß zu befürchten iſt, ſo ſoll, wenn ſie den Wind auf verſchiedenen Seiten haben, das mit Backbordhalſen ſegelnde Schiff ausweichen; ausgenommen, wenn das mit Backbordhalſen ſegelnde Schiff dicht am Winde liegt, während das andere raumen Wind hat, in welchem Falle das letztere Schiff ausweichen muß. Haben ſie indeß den Wind auf derſelben Seite oder ſegelt eins von beiden vor dem Winde, ſo muß das Schiff, welches luvwärts iſt, dem leewärts befindlichen Schiffe ausweichen.

Art. 13. Wenn zwei Schiffe unter Dampf in gerader oder beinahe gerader Richtung einander entgegenfahren und dadurch Gefahr des Zuſammenſtoßes entſteht, ſo müſſen die Steuerruder beider Schiffe Backbord gelegt werden, damit jedes an der Backbordſeite des andern paſſiren kann.

Art. 14. Wenn zwei mit Dampf fahrende Schiffe ſich in ihren Courſen kreuzen, und dadurch Gefahr des Zuſammenſtoßes entſteht, ſo hat dasjenige Schiff, welches das andere an ſeiner eigenen Steuerbordſeite hat, dem andern auszuweichen.

Art. 15. Wenn zwei Schiffe, von welchen das eine ein Segelſchiff und das andere ein Dampfſchiff iſt, in ſolchen Richtungen fahren, daß die Gefahr eines Zuſammenſtoßes entſteht, ſo muß das Dampfſchiff dem Segelſchiffe ausweichen.

Art. 16. Jedes Dampfſchiff, welches ſich einem andern Schiffe in ſolcher Weiſe nähert, daß dadurch Gefahr des Zuſammenſtoßes entſteht, muß langſamer fahren, oder, wenn nöthig, ſtoppen und rückwärts gehen. Bei Nebelwetter muß jedes Dampfſchiff mit gemäßigter Geſchwindigkeit fahren.

Art. 17. Jedes Schiff, welches irgend ein anderes Schiff überholt, ſoll dem letzteren ausweichen.

Art. 18. In allen Fällen, wo nach obigen Vorſchriften eines von zwei Schiffen ausweichen muß, ſoll das andere ſeinen Cours den Beſtimmungen gemäß halten, welche in dem folgenden Artikel vorgeſchrieben ſind.

Art. 19. Bei Befolgung dieſer Vorſchriften muß allen Gefahren der Schiffahrt Rechnung getragen und zugleich gehörige Rückſicht auf beſondere Umſtände genommen werden, welche zur Vermeidung unmittelbarer Gefahr eine Abweichung von obigen Vorſchriften erfordern können.

Art. 20. Nichts in dieſen Vorſchriften enthaltene, kann ein Schiff, deſſen Rheder, Capitain oder Mannſchaft von den Folgen befreien, welche durch ein Verſäumniß in der Führung der Lichter und Signale, durch Mangel an gehöriger Wachſamkeit oder durch Vernachläſſigung irgend einer von der gewöhnlichen ſeemänniſchen Praxis oder durch beſondere Umſtände des Falls gebotenen Vorſicht entſtehen.

Art. 21. Wer den in den vorſtehenden Artikeln enthaltenen Vorſchriften zuwiderhandelt, verfällt, abgeſehen von dem Erſatze der dadurch entſtehenden Schadensanſprüche, in eine Strafe von pro maximo 100 ℳ für jeden Contraventionsfall.

Art. 22. Dieſe revidirte Bekanntmachung tritt unter Aufhebung der Bekanntmachung vom 1. September 1858 mit dem 1. Juni dieſes Jahres in Kraft.

Hamburg, den 1. Mai 1863. Gegeben in der Verſammlung des Senats.

Bekanntmachung, № 259.

betreffend die Kreuzer-Lootſen, vom Januar 1861.

Nachdem die Einführung Hamburgiſcher Kreuzer-Lootſen beſchloſſen worden, ſind zu dem Ende drei Schooner für Staats-Rechnung erbauet, und in die Fahrt geſetzt worden.

№ 359. Dieſelben führen die Staats-Flagge und den bekannten großen Flügel der Hamburgiſchen Loots-Gallioten, bei Nacht ein helles Licht, und ſind außerdem durch die Nr. 1, 2, 3 in ſchwarzer Farbe im Vorſegel bezeichnet.

Sie ſind dazu beſtimmt, zwiſchen der Elb-Mündung, Borkum und Helgoland zu kreuzen, um eingehende Schiffe mit Lootſen zu verſehen; innerhalb des Geſichtskreiſes der äußeren Station der Loots-Galliote dürfen ſie nur dann Lootſen abgeben, wenn dieſelbe nicht auf Station liegt oder keine Lootſen verſetzen kann.

Diejenigen Schiffer, welche ſich mit einem Kreuzer-Lootſen verſehen, erfüllen dadurch ihre im § 15 A der Loots-Ordnung vom Jahre 1838 ausgeſprochene Lootspflicht. Durch Aufziehen einer Lootsflagge am Vortopp oder einer Laterne bei Nacht geben ſie zu erkennen, daß ſie einen Lootſen zu erhalten wünſchen.

Der Kreuzer-Lootſe übergiebt bei Cuxhaven das Schiff einem Revier-Lootſen, der daſſelbe bis zur Böſch bringt, doch wird das Lootsgeld in Einer Taxe aus See bis zur Böſch berechnet, und beträgt:

im Sommer,
d. h. vom 1. April bis 30. Sept. Crt. ℔ 9,
im Winter,
d. h. vom 1. October bis 31. März „ 12,
für den Hamburger Fuß Tiefgang.

Schiffe, die weniger als 10 Fuß tief gehen, werden für zehn Fuß berechnet.

Schiffe, die außer dem Kreuzer-Lootſen noch einen Lootſen von der Galliote entnehmen, bezahlen für letzteren nach der beſtehenden Taxe.

Im Uebrigen gelten die Beſtimmungen der bisherigen Lootſen-Ordnung.

Hamburg, im Januar 1861. Die Schiffahrt- und Hafen-Deputation.

№ 360.

Reglement

für die Lootskreuzer und die Kreuzerlootſen, vom 5. Septbr. 1861.

Nachdem die in der Bekanntmachung vom 27. Juni 1856 beim Eintritt eines dritten Schooners vorbehaltene Reviſion des Reglements und der Inſtruction für die Lootskreuzer, deren Mannſchaft und die Kreuzer-Lootſen erfolgt und mit dem 1. Auguſt d. J. in Kraft getreten iſt, ſo wird dies neue Reglement hiermit zur öffentlichen Kunde gebracht.

Hamburg den 4. September 1861. Die Schiffahrt- und Hafen-Deputation.

---

1. Die Lootſenſchiffe und deren Bemannung.

§ 1. Die Schiffe.

Die Schiffe werden vom Staate geſtellt und unterhalten, wofür derſelbe 40 pCt. des Lootsgeldes bezieht (§ 14).

§ 2. Beſtimmung derſelben.

Die Schiffe ſind beſtimmt, mit einer gehörigen Anzahl von Lootſen zwiſchen der Elbmündung, Helgoland und Borkum zu kreuzen und eingehende Schiffe mit Lootſen zu verſehen. Vorzugsweiſe wird jedoch den Schooner-Capitainen zur Pflicht gemacht, mit abwechſelnd einem der Schooner möglichſt die Station von Borkum zu halten, auch ſollen ſo viel als möglich alle drei Schooner beſtändig in See ſein.

Der Commandeur hat dazu die näheren Inſtructionen zu erlaſſen. Hinſichtlich des Verſetzens von Lootſen in der Elbmündung gelten die näheren Beſtimmungen des (dieſem Reglement beigedruckten) Conclusi vom 29. Februar 1859.

§ 3. Bemannung.

Die Bemannung beſteht für jedes Schiff aus einem Capitain und drei oder vier Mann.

§ 4. Capitain.

Die Capitaine der Lootskreuzer, deren nächster Vorgesetzter der Commandeur ist, rangiren nach den Loots-Galliot-Capitainen und mit den Signalschiff-Capitainen nach dem Dienstalter. Sie werden von der Schiffahrt- und Hafen-Deputation, mit Vorbehalt beiderseitiger 6monatlicher Kündigung, ernannt und durch den Herrn Amtmann beeidigt.

Jeder Capitain erhält Crt. ℔ 25 Monatsgage vom Staat und außerdem einen Kopftheil vom Rein-Ertrage des Lootsgeldes; ferner erhalten die Capitaine für jedes Schiff, dem von einem der Kreuzer ein Lootse gegeben worden, 2 ℔ und zwar gemeinschaftlich in der Art, daß der Gesammtbetrag dieser Gebühr monallich zu gleichen Theilen unter die Capitaine vertheilt wird.

§ 5. Vertretung des Capitains.

In Verhinderungsfällen kann der Capitain sich mit Genehmigung des Commandeurs durch einen Lootsen vertreten lassen. Dieser hat dann Anspruch auf 2 ℔ für jedes Schiff, welchem unter seinem Commando ein Loolse gegeben wird und ferner auf Erstattung desjenigen Lootsgeld-Verdienstes, welchen sein Nachfolger in der Beurt bezogen hat. Beides, sowohl die 2 ℔ Gebühr, als die Entschädigung, bezahlt der Capilain, den der Lootse vertritt, doch wird demselben im Falle einer ärztlich attestirten Krankheit die Hälfte vom Staate ersetzt.

§ 6. Proviant.

Proviant und Feuerung für die Schooner, ihre Capitaine, Matrosen und Lootsen werden von den resp. Capitainen unter Assistenz zweier Deputirten, welche die Lootsen durch Majorität aus ihrer Mitte dazu wählen, besorgt und durch die Capitaine die Buchung darüber geführt.

Jeder Capitain führt Buch und Rechnung über Alles, was sonst den Kreuzer angeht und muß sich mit dem Commandeur über Alles, was zur Ausrüstung des Schiffes erforderlich ist, benehmen.

§ 7. Die Mannschaft.

Die Mannschaft des Lootskreuzers wird von dem Capitain desselben, unter Genehmigung des Commandeurs engagirt, mil Vorbehalt beiderseitiger monatlicher Kündigung. Die monatliche Hauer von 30 ℔ Crt. wird vom Staate bezahlt. Die Mamschaft erhält, wenn das Schiff nicht im Hafen ist, am Bord freie Beköstigung und eine Vergütung (Versetzgeld), welche 3 ℔ für jedes Schiff, dem ein Lootse abgegeben wird, beträgl und unter die zur Zeit am Bord befindlichen Leute zu gleichen Theilen vertheilt wird.

Wenn ein Mann krank wird, so wird auf Staatskosten ein Stellvertreter angenommen, welcher außer dem accordirten Lohn seinen Antheil an dem Versetzgeld erhält.

Die Mannschaft ist verpflichtet, so weil der Dienst auf dem Lootsenschiffe es gestattet, bei den Arbeiten im Arsenal und beim Tonnenwesen mit zu helfen.

II. Die Kreuzer-Lootsen.

§ 8. Die Lootsen.

Die Lootsen müssen kundige, unbescholtene und rüstige Männer sein und in Cuxhaven ihren festen Wohnsitz nehmen.

Auf Anmeldung beim Commandeur und nach vorangegangener Prüfung und Examen durch den Commandeur, einen der Loots-Galliot-Capitaine und einen der Kreuzer-Capilaine werden sie von der Schiffahrt- und Hafen-Deputation erwählt und von dem Herrn Amtmann beeidigt.

Im Falle eines Vergehens können sie durch Letzteren sofort entlassen werden. Sie treten, ohne Staatsdiener zu sein, namentlich auch in Bezug auf Quarantaine-Schiffe, gegen den Staat in dieselbe Verpflichtung, die den Galliots-Lootsen obliegt, unlerwerfen sich allen bestehenden und noch zu erlassenden Verfügungen und insbesondere der Instruction für die Lootsen vom Jahre 1838, soweit dieselbe in Betracht kommt.

Digitized by Google

№ 260. Als Abzeichen tragen die Lootſen ein Schild, auf welchem das Hamburger Marine-Wappen und die Worte: „Kreuzer-Lootſe", gravirt ſind, auf der linken Bruſt.

§ 9. Deputirte.

Die Lootſen ſtehen zunächſt unter dem Befehl ihres Capitains. Sie erwählen aus ihrer Mitte durch Majorität zwei Deputirte zur Anſchaffung des Proviants und der Feuerung, ſo wie zwei Reviſoren, um die betreffenden Rechnungen über Proviant und Feuerung zu revidiren. Letztere ſind zugleich die Vertreter der Lootſen, dem Commandeur gegenüber; ſind auch verpflichtet, die gemeinſchaftliche Caſſe (§ 11) zu revidiren. Jedes Jahr tritt ein Deputirter und ein Reviſor aus und kann nicht ſofort wieder gewählt werden.

§ 10. Einnahme der Lootſen.

Die Lootſen erhalten kein Gehalt vom Staate, ſie theilen ſich, nach der Zahl der Schiffe, die ſie bedient haben, in den Rein-Ertrag des für die ſämmtlichen Lootskreuzer-Schiffe gemeinſchaftlich zu berechnenden Lootsgeldes (nach § 14). Sie beköſtigen ſich ſelbſt und, in Gemeinſchaft mit dem Capitain, auch die Mannſchaft der Kreuzer.

§ 11. Penſions-Caſſe.

Die Kreuzer-Lootſen haben eine gemeinſchaftliche Penſions- und Kranken-Caſſe, welche 5 pCt. des Brutto-Lootsgeldes erhält und worüber beſondere Statuten feſtzuſtellen ſind. Sie ſind außerdem Mitglieder der Penſions-Caſſe für die Wittwen und Waiſen der Hamburgiſchen Angeſtellten, an welche jeder neuangeſtellte Lootſe ſein Eintrittsgeld ſelbſt zu bezahlen hat; dagegen werden die laufenden Beiträge für die Lootſen aus ihrer vorerwähnten gemeinſchaftlichen Caſſe bezahlt.

§ 12. Führung der Schiffe.

Die Kreuzer-Lootſen führen die von ihnen bedienten, für die Elbe beſtimmten Schiffe bis Cuxhaven. Bei Fortſetzung der Reiſe von Cuxhaven aufwärts übergeben ſie das Commando der aus See in die Elbe geführten Schiffe einem Revier-Lootſen, zu deſſen Bereithaltung ſie im Auffegeln unterhalb der Kugelbaak ihre Flagge am Vortopp zu ſetzen haben. Iſt das Schiff quarantainepflichtig, ſo wird die grüne Flagge auch mit aufgeſetzt.

§ 13. Revier-Lootſen.

Die Revier-Lootſen werden in Cuxhaven geſtellt, ſie bringen das Schiff von Cuxhaven bis zur Böſch, event. bis Glückſtadt, und beträgt das Lootsgeld dafür vom 1. April bis 30. September incl. 1 ℔ und vom 1. October bis 31. März incl. 2 ℔ Crt. per Fuß Tiefgang, wovon dieſen Lootſen ihr Part in der bisher üblichen Weiſe berechnet wird.

§ 14. Lootsgeld.

Die Eincaſſirung und Vertheilung des Lootsgeldes geſchieht in Hamburg durch den Arſenal-Inſpector, der dafür 1 pCt. erhält, und es ſtellt ſich für die Kreuzer-Lootſen die Berechnung wie folgt:

Von dem Brutto-Lootsgelde, welches vom 1. April bis zum 30. September incl. 9 ℔ und vom 1. October bis 31. März incl. 12 ℔ per Fuß beträgt, wird zuvor abgezogen: das Revier-Lootsgeld mit reſp. ein oder zwei Mark per Fuß; von dem ſodann Bleibenden wird einbehalten

für die Finanz-Deputation ..... 40 pCt.
„ „ Wittwen-Penſions-Caſſe ..... 5 „
„ den Arſenal-Inſpector ..... 1 „
„ die Capitaine 2 ℔ per Schiff,
„ „ Matroſen 3 „ „ „

von dem alsdann Bleibenden und nach Berichtigung der Ausgaben für Proviant und Feuerung, erhält jeder Capitain einen Kopftheil, die Lootſen aber ihren Antheil nach der Zahl der von ihnen bedienten Schiffe.

§ 15. Reiſegeld.

Wenn ein Kreuzer-Lootſe ein Schiff aus See nach der Weſer, Eyder ꝛc. führt

und von dort ohne Dienſt hierher zurückkehrt, oder wenn er von hier dorthin geht, № 260.
um ein Schiff zu holen, ſo erhält derſelbe Crt. ℔ 10 an Reiſegeld vergütet.

Concluſum vom 21. Februar 1859.

Die kreuzenden Lootſen-Schooner dürfen ihre Lootſenflagge, welche als Signal dafür dient, daß ſie einen Lootſen abzugeben haben, nicht führen, ſo lange ſie noch im Geſichtskreis der Loots-Galliote ſind;

wenn gleichwohl ein auffegelndes Schiff dem (ihm anderweitig bekannten) Lootſen-Schooner begegnet, bevor derſelbe völlig aus dem Geſichtskreis der Loots-Galliote heraus iſt und von ihm einen Lootſen verlangt oder wenn jenes Schiff ganz augenſcheinlich in Gefahr iſt, ſo iſt der Schooner befugt, einen Lootſen zu verſetzen.

Wenn der Lootſen-Schooner einem auftommenden Schiffe, dem er keinen Lootſen hat geben können, vorſegelt, und bis zur Loots-Galliote kommt, ſo muß er von hier an, inſofern ein Galliots-Lootſe verſetzt werden kann, dieſem die Führung des Schiffes überlaſſen; in dieſem Falle zahlt das Schiff die Kreuzer-Loots-Taxe, aus welcher der Admiralitäts-Lootſe, ſtatt des Revier-Lootsgeldes, ſein volles Admiralitäts-Lootsgeld erhält; der Reſt verbleibt dem Kreuzer.

Der Schooner aber darf das Schiff nicht eher verlaſſen, als bis er ſich überzeugt hat, daß wirklich ein Lootſe am Bord gekommen und muß, wenn die Galliote nicht verſetzen kann, dem Schiffe weiter vorſegeln; derſelbe erhält dann ſein volles Lootsgeld bis Cuxhaven.

Beſtimmung, № 261.

wegen Ausdehnung der Befreiung vom Lootszwange auf Schiffen von 40 bis 60 Commerzlaſt.

(No. 6 der Verordnung betreffend die Zollabgabe, vom 29. December 1862.)

Schiffe von 60 Commerzlaſt und darunter ſind, ſofern ſie ſich keines Lootſen bedienen, vom Lootsgeld befreit.

Bekanntmachung, № 262.

betr. das Lootsgeld für diejenigen Schiffe, welche ſich der hamburgiſchen Seelootſen bedienen, vom 18. Juni 1863.

In dem durch § 14 des Reglements für die Lootskreuzer vom 6. Juli 1861 beſtimmten Lootsgelde von reſp. 9 und 12 ℔ pr. Fuß Tiefgang iſt das Revier-Lootsgeld von reſp. 1 und 2 ℔ pr. Fuß für die Benutzung der Revier-Lootſen von Cuxhafen bis zur Böſch mit enthalten. Da nach der Verordnung vom 29. December 1862, Schiffe von 60 Laſt und darunter nicht mehr lootspflichtig ſind, ſo beträgt künftig für dieſe Schiffe, wenn ſie mit einen Seelootſen bis Cuxhaven kommen und von dort ohne Lootſen weiter auffegeln, das Lootsgeld nur 8 ℔ pr. Fuß im Sommer und 10 ℔ pr. Fuß im Winter.

Dieſelbe Erleichterung tritt für diejenigen Schiffe ein, welche ſich eines hamburgiſchen Seelootſen bedienen und entweder gar nicht in die Elbe kommen oder nur bis Cuxhaven und nicht weiter aufwärts ſegeln.

Hamburg, den 18. Juni 1863. Die Schiffahrt- und Hafen-Deputation.

Digitized by Google

№ 263.

Bekanntmachung,

betreffend ein Licht im Cuxhavener Leuchtthurm, vom 6. December 1861.

Zur Erleichterung des Auffegelns bei Nacht bis auf die Rhede von Cuxhaven iſt im untern Theil des Cuxhavener Leuchtthurms ein Licht angebracht, das vom Abend des 8. Decembers an regelmäßig brennen wird.

Die vom Commandeur und Loots-Inſpector Abendroth hergegebene Anweiſung wegen Benutzung dieſes Lichts, folgendermaßen lautend:

„Wenn man beim Auffegeln das untere Licht im Cuxhavener Leuchtthurm ſieht, ſo iſt man die Tonne I. paſſirt und kann auf Cuxhaven zuſteuern. Dieſes Licht ſcheint bis in die Gegend der Tonne No. 11; ſo lange daſſelbe dem auffegelnden Schiffe ſichtbar bleibt, befindet ſich Letzteres unterhalb Tonne No. 11. Auch wird das Baaklicht, wenn man eben oberhalb der Tonne I. iſt, verſchwinden.

Für ausgehende Schiffe wird folgender Nutzen aus dieſer Anordnung zu ziehen ſein.

Ein ausgehendes Dampfboot iſt frei von Kratzſand, ſobald es das untere Licht im Cuxhavener Thurm ſieht, was namentlich, wenn viele Schiffe auf der Rhede liegen, von Wichtigkeit iſt.

Wenn nun das Schiff weſtlich hinüber hält, ſo kann es nicht an den Grund laufen, ſo lange das untere Cuxhavener Licht ſichtbar iſt. Erſcheint dem Schiffe ſpäter das Baaklicht, ſo iſt es gewiß nahe bei der Tonne I. und kann ſeinen Cours nach Leuchtſchiff III ſetzen.

Uebrigens hat man ſich zu hüten, den nicht zu vermeidenden Glanz der Spiegelſcheibe für das Licht ſelbſt zu halten."

Solches wird hiermit zur Kenntniß der Seefahrenden gebracht.

Hamburg den 6. December 1861. Die Schiffahrt- und Hafen-Deputation.

№ 264.

Befehl,

betr. das Ankern der Fahrzeuge zu Finkenwärder, vom 29. Januar 1863.

Es wird hiemit den ſämmtlichen Finkenwärder Schiffern und Fiſchern anbefohlen

1. ihre Fahrzeuge im Fleet und in der Aue ſo vor Anker zu legen, daß das Fahrwaſſer für die vorbeifahrenden Schiffe frei bleibt.
2. an den Landungsplatz des Dampfſchiffes keine Fahrzeuge hinzulegen, damit das Anlegen des Dampfbootes in keiner Weiſe behindert wird.

Etwaige Contravenienten ſollen mit Geld- eventualiter Gefängnißſtrafe belegt, und überdies in den Erſatz des etwa verurſachten Schadens verurtheilt werden.

Hamburg, den 29. Januar 1863. Alardus, Landherr der Marſchlande.

№ 265.

Bekanntmachung

wider die Behinderung des Fahrwaſſers der Elbe längſt Finkenwärder.

4. November 1863.

Da in neuerer Zeit mehrfach Klage darüber geführt worden iſt, daß das ſüdliche Fahrwaſſer der Elbe längs Finkenwärder oft nicht ohne Gefahr benutzt werden könne, weil daſſelbe von Fiſcherewern und ausgeſtellten Netzen zu Zeiten gänzlich abgeſperrt

werde, so werden hiedurch die betreffenden Fischer darauf aufmerksam gemacht, daß ein ihrer Fahrzeuge und den ausgeworfenen Netzen durch passirende Schiffe etwa zugefügter Schaden ihnen nicht ersetzt werden kann, und angewiesen, den Fischereibetrieb so einzurichten, daß dadurch keinerlei Behinderung des Schiffahrtsverkehrs im Fahrwasser veranlaßt werde. № 265.

Hamburg, den 4. November 1863. Die Schiffahrts- und Hafen-Deputation.

Bekanntmachung, № 266.

betr. die Befreiung der Seefahrer von der Kriegsdienstpflicht.

Die unterzeichnete Commission sieht sich veranlaßt, die Bedingungen in Erinnerung zu bringen, unter welchen nach dem Recrutirungsgesetze vom 12. Mai 1862 Dienstpflichtige als Seefahrer vom Militairdienste befreit werden.

Wer als Seefahrer vom Militairdienst befreit werden will, muß mindestens schon vier Jahre vor dem Eintritt seiner Dienstpflicht auf hamburgischen Seeschiffen als zur Bemannung derselben gehörig gefahren haben und sich zur Zeit seiner Aufforderung zum Dienst in gleicher Eigenschaft auf einem hamburgischen Seeschiffe befinden. Stewards werden vom Gesetze nicht als Seefahrer betrachtet.

Ist ein Pflichtiger, welcher bereits vier Jahre vor Eintritt seiner Dienstpflicht auf Hamburgischen Seeschiffen gefahren hat, zur Zeit seiner Aufforderung am Lande, so wird ihm ein angemessener Termin gestellt, sich wieder auf einem Hamburgischen Schiff zu engagiren.

Die Zeit, welche ein Pflichtiger auf der hiesigen Navigationsschule zugebracht hat oder zubringt, wird ihm in die Fahrzeit auf Hamburgischen Schiffen eingerechnet.

Wird ein Pflichtiger nach Maßgabe der obigen Bestimmungen als Seefahrer im Sinne des Gesetzes anerkannt, so wird derselbe nicht sofort freigesprochen, sondern bis zu dem nächsten Aushebungstermin zurückgestellt. Vor Eintritt dieses Termins muß die Reclamation erneuert und nachgewiesen werden, daß der Pflichtige auch inzwischen auf hamburgischen Seeschiffen gefahren habe und noch fahre. Geschieht dies, so erfolgt eine abermalige Zurückstellung auf ein Jahr. Ebenso wird nach Ablauf des zweiten Jahres verfahren und erst nach Ablauf des dritten Jahres erfolgt die Freisprechung, sofern die Bedingungen der Befreiung vom Dienst auch dann noch vorhanden sind.

Hamburg, den 10. November 1863. Die Aushebungs-Commission.

Verordnung № 267.

für die Schlafbaase in der Vorstadt St. Pauli.

Die Schlafwirthschaft in der Hamburgischen Vorstadt St. Pauli ist nur denjenigen hiesigen Bürgern verstattet, welchen vom Patronate ein Schlafbaas-Buch bewilligt ist.

Der Schlafwirth oder Schlafbaas darf nur Seeleute bei sich aufnehmen.

Der Schlafwirth ist verpflichtet und zwar bei 10 Thlr. Strafe für jeden Unterlassungsfall:

1) jeden Seemann, welchen er aufnimmt, an dem Tage der Aufnahme in das Schlafbaas-Buch einzutragen;
2) das Schlafbaas-Buch jeden Freitag im Patronate, und jeden Sonnabend bei der Städtischen Polizei-Behörde zu produciren;

Digitized by Google

№ 267. 3) das Schlafbaas-Buch jederzeit den Polizei- und Hafenrunde-Officianten auf deren Verlangen vorzuzeigen und ſich einer Vergleichung deſſelben mit den wirklich bei ihm in Logis befindlichen Perſonen zu unterwerfen.

Hamburg, St. Pauli, den 26. Febr. 1862. Das Patronat der Vorſtadt St. Pauli.

№ 268.

Bekanntmachung,

betreffend die von engliſchen Häfen hierhergebrachte Blatternkrankheit, vom 25. September 1862.

Da neuerdings am Bord aus engliſchen Häfen anhero gekommener Schiffe mehrere Fälle von Blatternkrankheit unter der Schiffsmannſchaft ſich ereignet haben, ſo wird hierdurch den Schiffscapitainen anbefohlen, bei Androhung angemeſſener Strafe, unverzüglich beim Einſegeln in den Hafen Anzeige bei der Hafenrunde davon zu machen, wenn Einer oder Mehrere der Schiffsmannſchaft oder der Paſſagiere von Blattern oder einer ſonſt anſteckenden Krankheit befallen ſind, damit die erforderlichen Sicherheits-Maßregeln unverzüglich getroffen werden können.

Hamburg, den 25. September 1862. Die Polizei-Behörde.

№ 269.

Revidirte Polizei-Verfügung,

betreffend die Schiffe mit Schießpulver in der Norder-Elbe, v. 2. Sept. 1861.

In der Norderelbe dürfen Schiffe, welche Schießpulver geladen haben, nicht weiter fahren, als bis zum äußerſten Oſt-Ende der großen Beddel. An dieſer Stelle haben ſie unter Aufziehung einer nicht zu kleinen ſchwarzen Flagge am Maſte, zu ankern und ſodann ſich unverzüglich bei dem Hafenmeiſter des Oberhafens Wilken zu melden und deſſen weitere Verfügung zu befolgen, und wird die Polizei-Verfügung vom 28. October 1853 dahin abgeändert.

Hamburg, den 2. September 1861. Die Polizei-Behörde.

№ 270.

Bekanntmachung,

betr. die Bauart von Schuten.

Da die ſchon in früherer Zeit geführten Klagen neuerdings ſich wiederholt haben darüber, daß durch die Schuten, deren Steven ſpitz und mit Eiſen beſchlagen ſind, ſowohl den Schiffen im Hafen als auch den Brücken und hölzernen Vorſetzen oft Schaden zugefügt wird, ſo wird die auf die Bauart der Schuten bezügliche Bekanntmachung vom 28. März 1838 hiemit, wie folgt, erneuert, wobei der Senat für die reſp. jetzt bereits im Betrieb befindlichen und im Bau begriffenen Schuten die thunlichſte Erleichterung hat eintreten laſſen.

1) Alle jetzt im Gebrauche befindlichen Schuten, welche in den Häfen und Canälen fahren, ſollen, ſobald eine Hauptreparatur an denſelben vorgenommen wird, dahin abgeändert werden:

daß die Wallſchienen bis zur vollen Dicke des Stevens vortreten und ſich ſo an denſelben anſchließen, daß keine ſcharfe Kante, ſondern eine flach gerundete Fläche entſteht;

daß die Schanddeckel ebenfalls bis zur vollen Dicke des Stevens vortreten;

daß der Steven bündig mit der Oberkante des Schanddeckels abgeſchnitten wird;

daß unter die Wallſchienen Backen geſetzt werden, welche reſp. die Dicke der vorſpringenden Theile des Stevens und der Wallſchienen haben;

daß beim Beſchlagen das Stevenband unter dem eiſernen Bande der Wall- № 770.
ſchienen zu liegen kommt.

Ein maaßgebendes Modell für dieſe Vorrichtungen iſt auf dem Arſenal ausgeſtellt.

2) Bis zu der Zeit, daß in Folge einer Hauptreparatur oder ſonſt aus freien Stücken den in Gebrauch befindlichen Schuten die unter 1 beſchriebenen Vorrichtungen gegeben ſein werden, ſind dieſelben interimiſtiſch und zwar vor dem 1. Mai d. J. ſo herzurichten, daß durch ihre Steven keine Beſchädigungen verurſacht werden können. Zu dem Ende ſollen die ſpitzen Steven der Schuten abgerundet und mit einem Kranz von Tauwerk oder mit einem Fender von anderem elaſtiſchem Material umgeben werden. Dieſe Fender müſſen eine ſolche Stärke haben, daß bei einem Anprall der Schute nur der Fender, nicht aber der Steven aufſtößt. Auch ſollen die Fender nicht nur zeitweilig übergehängt werden, ſondern an die Schuten ſo ſicher befeſtigt ſein, daß ſie zu allen Zeiten ihrem Zweck dienen.

3) Neue Schuten ſollen vom 1. Mai d. J. ab nur dann von dem Arſenal-Inſpector eine Nummer erhalten, wenn mindeſtens die unter 1 beſchriebenen Vorrichtungen an denſelben angebracht ſind.

4) Vom 1. October d. J. ab ſollen neue Schuten nur dann von dem Arſenal-Inſpector eine Nummer erhalten, wenn dieſelben in ihrer Bauart dem zur Anſicht für die Betheiligten auf dem Arſenal ausgeſtellten maßgebenden Modell für neu zu erbauende Schuten entſprechend conſtruirt ſind.

Diejenigen Schutenführer, welche nach den oben angeſetzten Terminen in den Häfen und Canälen mit Schuten betroffen werden, denen die verordnete Einrichtung nicht oder nicht vollſtändig gegeben iſt, verfallen in eine Strafe von Crt.ℛ 5 und werden im Wiederholungsfalle in ſchärfere Strafe genommen, auch haben ſie ſelbſtverſtändlich den von ihnen etwa angerichteten Schaden zu erſetzen.

Die Hafenbeamten und die Hafenrunde ſind angewieſen, auf die Befolgung dieſer Verordnung zu wachen.

Hamburg, den 10. Februar 1862. Gegeben in der Verſammlung des Senats.

Bekanntmachung, № 771.

betr. Abänderungen in der Bauart der Schuten.

Der Senat hat in billiger Berückſichtigung der von den Betheiligten geäußerten Wünſche beſchloſſen, die am 10. Februar d. J. in Beziehung auf die Bauart der Schuten erlaſſene Bekanntmachung abzuändern, und ſollen demgemäß die nachfolgenden Beſtimmungen gelten.

1) Alle jetzt im Gebrauche befindlichen Schuten, welche in den Häfen und Canälen fahren, ſollen ſobald eine Hauptreparatur an denſelben vorgenommen wird, nach Maßgabe des auf dem Arſenal zur Nachachtung für die Betheiligten ausgeſtellten Modells, welches mit No. 2 bezeichnet iſt, abgeändert werden.

2) Auch abgeſehen von einer Hauptreparatur ſollen alle jetzt im Gebrauche befindlichen Schuten mit ſpitzen Steven

a. inſofern ſie noch nicht drei Jahre alt ſind, zur Abrundung des ſpitzen Stevens am Vordertheile der Schuten vor Ablauf des gegenwärtigen Jahres verpflichtet ſein;

b. inſofern ſie ſchon älter als drei Jahre ſind und alſo der vorſtehenden Verpflichtung sub a nicht unterliegen, innerhalb eines Zeitraumes von fünf Jahren, d. h. ſpäteſtens bis zum 1 Mai 1867, die ſpitzen Steven beſeitigen und zu einer Abänderung nach Maßgabe des obigen Modells No. 2 verpflichtet ſein.

3) Neue Schuten ſollen von jetzt ab nur dann eine Nummer von dem Arſenal-Inſpector erhalten, wenn dieſelben in ihrer Bauart dem mehrerwähnten Modell No. 2 entſprechend conſtruirt ſind.

Diejenigen Schutenführer, welche nach den oben angeſetzten Terminen in den Häfen und Canälen mit Schuten betroffen werden, denen die verordnete Einrichtung

№ 771. nicht gegeben ist, verfallen in eine Strafe von Crt.ℳ 5 und werden im Wiederholungsfalle in schärfere Strafe genommen, auch haben sie selbstverständlich den von ihnen etwa angerichteten Schaden zu ersetzen.

Die Hafenbeamten und die Hafenrunde sind angewiesen, auf die Befolgung dieser Verordnung zu wachen.

Hamburg, den 25. April 1862. Gegeben in der Versammlung des Senats.

№ 772.

Revidirte Bekanntmachung,

betr. die Ertheilung und Controlle von Nummern für Schuten und dergl. Fahrzeuge vom 13. Aug. 1863.

Die Zollordnung vom 29. December 1858 verfügt im Paragraph 47 wie folgt:

„die zum Transport von Waaren innerhalb der Kanäle der Stadt ver-
„wendeten Fahrzeuge dürfen bei dreißig Mark Courant Strafe nicht dazu
„gebraucht werden, Waaren von Bord der Seeschiffe zu holen oder an Bord
„derselben zu bringen, wenn solchen Fahrzeugen nicht von den hiesigen
„Behörden eine Nummer ertheilt ist."

Um die Befolgung dieser auch in der älteren Zollordnung von 1851 enthaltenen Gesetzesbestimmung controlliren zu können, hat die unterzeichnete Behörde durch Bekanntmachung vom 12. Juni 1854 die Verfügung erlassen, daß und zwar in fortlaufender Reihenfolge sämmtliche Hamburger Fahrzeuge gedachter Art, auch solche, die nur innerhalb Baums verwendet werden, mit einer Nummer zu versehen sind. Da aber im Laufe der Zeit ohne Vorwissen der Behörde die für bestimmte Fahrzeuge ertheilten Nummern von deren Inhaber auf andere Fahrzeuge übertragen oder beim Verkaufe zurückbehalten sind, welches Verfahren im Interesse einer genügenden Controlle völlig unzulässig ist, so wird hiemit die obige Bekanntmachung mit einigen Abänderungen und Zusätzen, wie folgt, erneuert:

1) Alle vorgedachten Hamburger Fahrzeuge (d. h. Schuten, Bullen, Ewer und Jollen, mit Ausnahme derjenigen, welche nur zum Personentransport gebraucht und vom Wasserschout controllirt werden) sind mit einer laufenden Nummer zu versehen.

2) Jeder Eigenthümer eines oder mehrerer solcher Fahrzeuge hat innerhalb vier Wochen vom Tage dieser revidirten Bekanntmachung dem Arsenal-Inspector ein genaues Verzeichniß derselben und zwar unter Angabe der Nummern, falls den betreffenden Fahrzeugen solche ertheilt sind; für diejenigen aber, welche eine Nummer noch nicht haben, unter Angabe
   der Gattung,
   der Länge und Breite, und
   der Tragfähigkeit
   einzureichen. Innerhalb fernerer vier Wochen haben sodann diejenigen Eigenthümer von Fahrzeugen, welche noch keine Nummer besitzen, von dem Arsenal-Inspector ein mit einer laufenden Nummer und dem Hamburger Wappen versehenes Nummer-Schild, gegen Vergütung von 1ℳ 8ß Courant für das Stück, in Empfang zu nehmen, und dasselbe an dem Fahrzeuge an sichtlicher Stelle anzuheften.

3) Für jedes neu hinzukommende Fahrzeug ist in ähnlicher Weise sofort, wenn es in Fahrt gesetzt wird, ein Nummer-Schild beim Arsenal-Inspector zu lösen, so wie auch demselben Anzeige zu machen ist von jedem außer Fahrt gesetzten Fahrzeuge behufs Regulirung der zu führenden Register.

4) Keine Nummer darf eigenmächtig von einem Fahrzeuge getrennt und an ein anderes befestigt werden, es muß vielmehr, wenn ein Fahrzeug außer Fahrt gesetzt ist, davon dem Arsenal-Inspector die Nummer zurückgeliefert werden.

Digitized by Google

5) Kein Inhaber eines hier in Rede stehenden Fahrzeuges darf solches in das Eigenthum eines andern übergehen lassen, ohne zuvor von dem Arsenal-Inspector eine kostenlos zu ertheilende Bescheinigung, daß die Uebertragung in den Registern angemerkt ist, erhalten zu haben. № 272.

Wer diese Bekanntmachung zuwider handelt, verfällt in eine Strafe bis zu dreißig Mark.

Hamburg, den 13. August 1863. Die Schiffahrt- und Hafen-Deputation.

Krahn-Ordnung und Tarif № 273.

für die Benutzung des Krahns am Landungsplatze Pinnasberg Nr. 51, vom März 1863.

§ 1. Die Benutzung des Krahns darf nur in Gegenwart des Aufsehers stattfinden, dem die Aufsicht über die Anschlagung der Lasten, sowie über den Gebrauch des Krahns und die Encaffirung der dafür zu entrichtenden Gebühren übertragen worden.

§ 2. Der Krahn kann zur Arbeitszeit jeder Zeit vom Publikum benutzt werden. Außer der Arbeitszeit steht die Benutzung des Krahns ebenfalls dem Publikum frei, doch bedarf solche Benutzung einer Verabredung mit dem Aufseher.

§ 3. Größere Lasten als 2000 ℔ dürfen überall nicht mit dem Krahn aufgenommen oder hinuntergelassen werden. Das Gewicht der mit dem Krahn zu befördernden Lasten ist vorher dem Aufseher aufzugeben, für dessen Richtigkeit derjenige, welcher den Krahn benutzen läßt, verantwortlich ist.

§ 4. Die Arbeit des Aufbringens und Absetzens ist durch diejenigen, welche den Krahn benutzen wollen, zu beschaffen.

§ 5. Bei etwa vorkommenden Unglücksfällen, sei es durch Brechen der Ketten, Maschinentheile, Haken ꝛc. oder durch mangelhafte Befestigung der Last, trägt zwar der Staat die Kosten, welche für die Wiederherstellung des Krahns und dessen Zubehör erfordert werden, dagegen übernimmt derselbe keine Gewähr für Schaden, welcher Fahrzeug und Ladung ꝛc. treffen sollte, und kann nie für irgend einen Schaden-Ersatz in Anspruch genommen werden. Sollte jedoch ein Schaden an dem Krahn dadurch entstanden sein, daß von dem Anmeldenden das Gewicht zu niedrig angegeben, die Last eigenmächtig und nicht nach Anweisung des Aufsehers angeschlagen ward, oder auch unvorsichtig mit dem Krahn umgegangen wäre, so bleiben dem Staate die daraus zu entnehmenden Ansprüche auf Schaden-Ersatz gegen denjenigen, für dessen Rechnung oder in dessen Auftrag der Krahn benutzt ward, vorbehalten.

§ 6. Die mit dem Krahn beförderten Gegenstände dürfen auf dem Platze gelagert werden, doch ist dafür die übliche Gebühr zu entrichten.

§ 7. Für die Benutzung des Krahns zum Aufbringen oder Absetzen ist zu entrichten:

für 1 Pferd	8 ß
„ 1 Ochsen oder Kuh	4 „
„ 1 Schwein, Kalb, Schaaf	1 „
Güter aller Art:	
in Colli's, Tonnen oder Fässern	
bis 600 ℔	1 „
„ 1000 „	2 „
„ 1500 „	3 „
„ 2000 „	4 „

Größere Parthieen, Fässer, Spriet und dergleichen bis 2000 ℔ pr. Stück. . . . 3 ß.

Hamburg, im März 1863. Die Finanz-Deputation.

№ 274.

Krahn-Ordnung und Tarif

für die Benutzung der kleinen Stadtkrähne. März 1862.

1. Die Benutzung der Krähne darf nur in Gegenwart der Krahnmeister stattfinden, an die man sich in ihren resp. Geschäftslocälen zu wenden hat, und welchen die Aufsicht über die Anschlagung von Lasten sowie über den Gebrauch der Krähne und die Eincassirung der dafür zu entrichtenden Gebühren übertragen worden.

2. Die Krähne können tägtich, Sonn- und Festtage ausgenommen, im Sommer von Morgens 6 Uhr bis Abends 7 Uhr, und im Winter so lange es Tag ist, mit Ausnahme der Mittagsstunde von 12 bis 1 Uhr, vom Publicum benutzt werden.

In dringenden Fällen und ausnahmsweise können auch vor und nach dieser bestimmten Zeit, und Sonn- und Festtags unter Beobachtung der polizeilichen Vorschriften, Beförderungen stattfinden, worüber indessen Tags zuvor eine Verabredung mit dem betreffenden Krahnmeister zu nehmen ist.

Größere Lasten als bis 3000 ℔ dürfen überall nicht mit den Krähnen aufgenommen oder hinuntergelassen werden. Das Gewicht der mit den Krähnen zu befördernden Lasten ist vorher den Krahnmeistern aufzugeben, für dessen Richtigkeit derjenige, welcher den Krahn benutzen läßt, verantwortlich ist.

Die Arbeit des Aufbringens und Absetzens ist durch diejenigen, welche die Krähne benutzen wollen, zu beschaffen.

5. Bei etwa vorkommenden Unglücksfällen, sei es durch Brechen der Ketten, Maschinentheile, Haken ꝛc. oder durch mangelhafte Befestigung der Last, trägt zwar der Staat die Kosten, welche für die Wiederherstellung der Krähne und deren Zubehör erfordert werden, dagegen übernimmt derselbe keine Gewähr für Schaden, welcher Fahrzeug und Ladung ꝛc. treffen sollte, und kann nie für einen Schaden-Ersatz in Anspruch genommen werden. Sollte jedoch ein Schaden an den Krähnen dadurch entstanden sein, daß von dem Anmeldenden das Gewicht zu niedrig angegeben, die Last eigenmächtig und nicht nach Anweisung der Krahnmeister angeschlagen ward, oder auch unvorsichtig mit den Krähnen umgegangen wäre, so bleiben dem Staate die daraus zu entnehmenden Ansprüche auf Schaden-Ersatz gegen denjenigen, für dessen Rechnung oder für dessen Auftrag der Krahn benutzt ward, vorbehalten.

Die mit den Krähnen beförderten Gegenstände dürfen daselbst überall nicht gelagert werden.

Für die Benutzung der Krähne zum Aufbringen oder Absetzen ist zu entrichten:

Für Lasten nach dem Gewichte, nämlich:

pr. Collo od. Länge voll bis zu								300	℔	schwer	1 ß
„	„	„	„	darüber	„	„		600	„	„	2 „
„	„	„	„	„	„	„		1000	„	„	3 „
„	„	„	„	„	„	„		1500	„	„	4 „
„	„	„	„	„	„	„		2000	„	„	6 „
„	„	„	„	„	„	„		2500	„	„	9 „
„	„	„	„	„	„	„		3000	„	„	12 „

Bei einer Anzahl von Colli von zusammen über 3000 ℔, wobei jedoch keine Colli über 2000 ℔ sein dürfen, pr. 1000 ℔ 3 „

ferner:

für 1 Pferd	1 ß	— „
„ 1 Kutsche, Chaise ꝛc.	1 „	— „
„ 1 kleinen Wagen	— „	12 „
„ Sand-Mühlsteine und Felsen bis zum gestatteten Gewicht pr. Cubicfuß	— „	4 „

8. Durch vorstehendes Regulativ, welches hiermit im Auftrag E. H. Senats bekannt gemacht wird, werden sämmtliche über die Benutzung der Krähne für erlassene Bekanntmachungen außer Kraft gesetzt.

Hamburg, im März 1862. Die Finanz-Deputation.

Bekanntmachung, № 275.

betr. Benutzung der dritten Landungsbrücke in St. Pauli, vom 15. Juni 1861.

Nach Herstellung der an der Hafenstraße errichteten dritten Landungsbrücke ist deren Benutzung nunmehr gestattet. Der Viehtransport ist vorzugsweise über diese dritte Landungsbrücke zu beschaffen, während die Benutzung derselben ausnahmsweise auch für sonstigen Schiffsverkehr gestattet ist, wozu die Erlaubniß jedoch bei dem Brückenmeister nachzusuchen ist.

Hamburg, St. Pauli, den 15. Juni 1861. Das Patronat der Vorstadt St. Pauli.

Plan № 276.

für die Verwaltung des Seemannshauses im Allgemeinen, vom 31 Dcbr. 1862.

§ 1. Das Hamburger Seemannshaus, auf einem zu diesem Zwecke von Staatswegen eingeräumten Platze und auf Kosten der hamburgischen Rheder, in Gemäßheit des Statuts der hamburgischen Seemannskasse, hergestellt und eingerichtet, ist eine öffentliche gemeinnützige Anstalt für die hamburgischen und die den Hamburger Hafen frequentirenden fremden Seeleute.

§ 2. Das Hamburger Seemannshaus steht unter oberster Leitung und Aufsicht des Vorstandes der hamburgischen Seemannskasse. Alle in Betreff der Einrichtung und Verwaltung des Seemannshauses getroffenen Anordnungen, welcher Art sie auch sein mögen, können jeder Zeit durch Beschluß dieses Vorstandes aufgehoben oder verändert werden, selbstverständlich mit Vorbehalt der kontraktmäßigen oder sonst begründeten Rechte dritter Personen und der Zustimmung des Senats, wo solche erforderlich ist.

§ 3. Das Hamburger Seemannshaus bildet zwar ein zusammenhängendes Ganzes unter der gemeinsamen Verwaltung des Vorstandes der Seemannskasse, es bestehen aber dabei unter Special-Verwaltungen noch zwei von einander gesonderte Abtheilungen, nämlich:

I. das Seemanns-Gasthaus (auch schlechthin „Seemannshaus" genannt) und
II. die Seemanns-Krankenstation. —

Die keiner von beiden Abtheilungen speciell zugewiesenen Angelegenheiten werden unmittelbar vom ganzen Vorstande der Seemannskasse geleitet und die dahin gehörigen Rechnungsverhältnisse als:

(III.) die General-Kasse des Seemannshauses angehend, behandelt.

A. Seemanns-Gasthaus.

§ 4. Die Special-Verwaltung des Seemanns-Gasthauses wird einer vom Vorstande der Seemannskasse aus seiner Mitte zu ernennenden Section von drei Mitgliedern übertragen. Dieser Section ist es indeß freigestellt, sich durch beliebige, jedoch immer nur für je Ein Jahr geltende Kooptation um zwei sonstige Mitglieder zu verstärken.

Die Section hat nach eigenem Ermessen ihre Geschäftsordnung und Geschäftsvertheilung vorzunehmen.

§ 5. Die Seemannshaus-Section macht die Vorschläge zur Anstellung des Oekonomen und des Schreibers, sowie eventuell zur Entlassung derselben; die definitive Wahl und Entlassung bleibt dem Vorstande der Seemannskasse vorbehalten. Die Section ist übrigens befugt, wenn die Umstände es ihr zu erfordern scheinen, eine Suspension jener Angestellten sowie auch deren provisorische Vertretung ohne vorgängigen Beschluß des Vorstandes zu verfügen, dessen Genehmigung alsdann baldthunlichst, jedenfalls aber innerhalb der nächsten 8 Tage, nachzusuchen ist.

§ 6 Die Seemannshaus-Section hat die vom Vorstande genehmigten Regulative, Instructionen u. w. d. g. in Ausführung zu bringen. Wenn ihr nach gemachter Erfahrung eine Abänderung oder Ergänzung der für die Verwaltung des

№ 216. Hauſes getroffenen Anordnungen erforderlich oder wünſchenswerth erſcheint, ſo hat ſie ſolche beim Vorſtande zu beantragen; erachtet ſie eine Aenderung für ſehr dringlicher Art, ſo iſt ſie befugt, ſolche ſofort eintreten zu laſſen und proviſoriſch bis zur Beſchlußnahme des Vorſtandes das Geeignete wahrzunehmen.

§ 7. Die Sektion wird jedes Jahr vor dem 1. November das Budget für das nächſte Jahr und vor dem 1. Februar die Jahresabrechnung für das verfloſſene Jahr dem Vorſtande zur Prüfung und weiteren Beſchlußnahme vorlegen.

§ 8. Die Fürſorge für die Unterhaltung und nothwendigen gewöhnlichen Reparaturen der geſammten Anlage des Seemannshauſes, ſowie für Waſſerverſorgung, Heizung und Erleuchtung des ganzen Gebäudes (alſo mit Einſchluß der Krankenſtation) gehört zum Reſſort der Seemannshaus-Sektion. Von der Krankenſtation wird als Erſatz dieſer Leiſtungen für ihren Antheil jedes Jahr eine entſprechende Averſionalſumme nach Ermittlung und Beſtimmung des Vorſtandes dem Seemanns-Gaſthaus vergütet.

§ 9. Die Seemannshaus-Sektion erhält ſämmtliche Einnahmen der Wirthſchaft des Seemanns-Gaſthauſes und beſtreitet daraus die entſprechenden und ſonſtigen ihr nach den beſtehenden Anordnungen obliegenden Ausgaben. Den ſich bei Abſchluß der Jahresrechnung ergebenden etwanigen Ueberſchuß hat die Sektion der allgemeinen Seemannshaus-Kaſſe zu überweiſen, ſowie im umgekehrten Falle eines etwanigen Deficits aus dieſer Kaſſe die Deckung zu empfangen.

Als Roulance-Fond empfängt die Sektion bei Eröffnung des Seemanns-Gaſthauſes den Betrag von Bco.ℳ 4000, welche Summe für dieſen Zweck bis auf Weiteres beizubehalten iſt.

Bei außerordentlichen größeren Ausgaben, welche der Sektion für die geſammte Anlage nothwendig erſcheinen, hat ſie zeitig die behufigen Anträge an den Vorſtand der Seemannskaſſe zu richten.

Für den unverhofften Fall, daß, nachdem das Seemanns-Gaſthaus in regelmäßigen Betrieb geſetzt iſt, ſich ein jährliches Deficit von mehr als Ct.ℳ 8000 herausſtellen würde, ſoll unverzüglich eine Reviſion dieſes Plans in Bezug auf die Verwaltung des Seemanns-Gaſthauſes ſtattfinden.

§ 10. Ergiebt ſich in einem Jahre bei der Verwaltung des Seemanns-Gaſthauſes ein Reinertrag nach Maßgabe der nachſtehenden Beſtimmungen, ſo werden 50% deſſelben nach den darüber beſtehenden Kontrakten und im Uebrigen nach dem Ermeſſen der Sektion an den Oekonom, den Schreiber und ſämmtliche übrige Angeſtellte des Hauſes vertheilt; die reſtirenden 50% aber der Generalkaſſe des Seemannshauſes ausgekehrt.

§ 11. Der vorerwähnte eventuelle Reinertrag wird nach der Jahresrechnung auf folgende Weiſe feſtgeſtellt:

Für die Einnahme kommen in Rechnung:

1) die Logis- und Koſtgelder;
2) die Einnahme von den extraverkauften Speiſen, Getränken, Cigarren und Taback; vom Billard und dergleichen;
3) die Vergütung der Krankenſtation für Waſſer, Gas, Heizung, ſowie für das gelieferte Eſſen;
4) die Einnahme von der Wäſcherei;
5) Erlös verkaufter alter Utenſilien und verwerthbeter Speiſeüberreſte.

Von der Summe dieſer Einnahmen werden folgende Ausgaben in Abzug gebracht:

1) die Ausgaben für angekaufte Lebensmittel, für Waſſer, Brennmaterial, Gas und Seife;
2) die Anſchaffungskoſten der für Rechnung des Hauſes zu verkaufenden Getränke Cigarren und Taback;
3) die Ausgaben für Gehalte, Löhne und Remunerationen an ſämmtliche Angeſtellte oder zeitweilig Dienſtverrichtende im Seemanns-Gaſthauſe;
4) die Ausgaben für die Inſtandhaltung und eventuelle Erneuerung der verſchiedenen Gerathſchaften und des Inventars überhaupt, ſowie Aſſekuranzprämie für das Mobiliar u. w. d. g.

5) die Ausgaben für die nothwendige Unterhaltung des Hofes und Gartens;
6) eine Miethevergütung von 4000 ℳ Crt. an die Generalkasse;
7) etwanige Verlüste durch Bürgschaft für das Engagement von Seeleuten, die im Seemannshaus logirt haben, und schlechte Schulden.

§ 12. Die von den Einlogirern zu zahlenden Preise für Logis und Beköstigung werden von der Sektion am Schluß jedes Quartals für das folgende Quartal festgestellt, und soll dabei als Regel gelten, daß die Preise die nämlichen sein sollen, wie bei guten, soliden Matrosen-Gasthäusern in St. Pauli.

§ 13. Außer der gewöhnlichen Beköstigung sollen denjenigen Einlogirern, die es verlangen, für jedesmalige sofortige Bezahlung Speisen, Getränke, Cigarren und Taback nach einer von der Sektion festzusetzenden Taxe verabfolgt werden können. Die Speisen werden aus den vorhandenen allgemeinen Vorräthen zubereitet, aber über die Einnahme davon vom Oekonom besondere Rechnung geführt. Gleiches findet statt für den Verkauf der Getränke, Cigarren und Taback, welche der Oekonom einem Kellner separat übertragen wird. Die Anschaffung dieser Dinge geschieht seitens der Sektion im Großen in möglichst preiswürdiger Qualität und kommt der jedenfalls mäßig zu bestimmende Gewinn beim Wiederverkauf dem Seemannshause zu Gute.

§ 14. Mit dem Seemannshause ist eine selbstständige Sparkasse für Seeleute verbunden, worüber ein besonderes Regulativ festgestellt ist.

§ 15. Es wird eine Einrichtung zur Aufbewahrung von Effekten der das Seemannshaus frequentirt habenden Seeleute getroffen, worüber die Hausordnung das Erforderliche bestimmt.

§ 16. Das Weitere über die Verwaltung des Seemanns-Gasthauses, was in vorstehenden §§ 4—15 nicht erwähnt ist, findet sich bemerkt in der Hausordnung sowie in den Verpflichtungen und Instruktionen des Oekonomen und des Schreibers.

B. Seemanns-Krankenstation.

§ 17. Die Specialverwaltung der Seemanns-Krankenstation wird einer vom Vorstande der Seemannskasse jährlich zu ernennenden Direktion übertragen. Dieselbe besteht aus fünf Personen, nämlich aus drei Mitgliedern des Vorstandes, dem ärztlichen Konsulenten und dem dirigirenden Arzte. Diese Direktion hat nach eigenem Ermessen ihre Geschäftsordnung und Geschäftsvertheilung vorzunehmen.

§ 18. Die Direktion der Seemanns-Krankenstation macht die Vorschläge zur Anstellung des Assistenz-Arztes, sowie eventuell zur Entlassung desselben; die definitive Wahl und Entlassung bleibt indeß dem Vorstande der Seemannskasse vorbehalten.

§ 19. Die Direktion hat die von ihr entworfenen und, soweit es die Hausordnung und die Stellung des Assistenzarztes anlangt, vom Vorstande genehmigten Regulative, Instruktionen ꝛc. in Ausführung zu bringen. Wenn ihr nach gemachter Erfahrung eine Abänderung oder Ergänzung der betreffenden Anordnungen erforderlich oder wünschenswerth erscheint, so hat die Direktion solche beim Vorstande zu beantragen; erachtet sie eine Aenderung für sehr dringlicher Art, ist sie befugt, solche eintreten zu lassen und provisorisch bis zur Beschlußnahme des Vorstandes das Geeignete wahrzunehmen.

§ 20. Die Direktion wird jedes Jahr vor dem 1. November das Budget für das nächste Jahr , und vor dem 1. Februar die Jahresabrechnung für das verflossene Jahr, dem Vorstande zur Prüfung und weiteren Beschlußnahme vorlegen.

§ 21. Die Direktion erhebt die Krankengelder und die Zinsen der auf den Namen der Krankenstation des Seemannshauses belegten Kapitalien, und bestreitet zunächst hiervon ihre Ausgaben. Mit dem Seemanns-Gasthause wird am Schlusse jeden Monats wegen der von diesem gelieferten Kranken-Speisen und Beköstigung der Angestellten, sowie wegen der Wäsche abgerechnet; wegen der sonstigen Auslagen des Seemanns-Gasthauses am Schluß jedes Quartals. — Den sich bei Abschluß der Jahresrechnung ergebenden etwanigen Ueberschuß hat die Direktion der Generalkasse des Seemannshauses zu überweisen, sowie im umgekehrten Falle eines etwanigen

№ 226. Deficits aus dieſer Kaſſe die Deckung zu empfangen. Als Roulance-Fond empfängt die Direktion bei Eröffnung der Krankenſtation den Betrag von Bc.ℳ 4000, welche Summe für dieſen Zweck bis auf Weiteres beizubehalten iſt.

§ 22. In ſanitätlicher Rückſicht iſt die Seemannskrankenſtation der geſetzlichen Oberaufſicht des Geſundheitsraths unterworfen, deſſen Mitglieder jederzeit Zutritt zu derſelben haben; im Uebrigen wird die rein ärztliche Verwaltung den beiden Aerzten, welche Mitglieder der Direktion ſind, in Gemäßheit der von dieſer getroffenen Geſchäftsordnung und Geſchäftsvertheilung allein überlaſſen.

C. Die Generalkaſſe des Seemannshauſes.

§ 23. Die Generalkaſſe des Seemannshauſes wird gebildet:

1) durch die Beiträge der Rheder, nach Abzug des Antheils an den allgemeinen Verwaltungskoſten der Seemannskaſſe;
2) durch die Zinſen und die ſonſt eingehenden Gelder, ſoweit ſolche Zinſen oder Gelder nicht ſtatutgemäß oder ſonſt durch ausdrückliche Beſtimmung, entweder der Seemanns-Penſionskaſſe, oder der Seemanns-Wittwenkaſſe, oder der Seemanns-Krankenſtation zugewieſen ſind;
3) die Miethe-Vergütung des Seemanns-Gaſthauſes;
4) durch 50% des etwanigen Ueberſchuſſes des Seemanns-Gaſthauſes (ſ. § 9);
5) durch den etwanigen Ueberſchuß der Krankenſtation (ſ. § 21).

Von dieſen Einnahmen der Generalkaſſe des Seemannshauſes werden vor Allem folgende Ausgaben beſtritten:

1) Die Zinſen der nach Vollendung des Baues und der ganzen Einrichtung und nach Abſchluß der desfallſigen Rechnung im Seemannshauſe pupillariſch zu belegenden Gelder der Seemanns-Wittwen-Kaſſe und Seemanns-Penſionskaſſe;
2) die Rekognition von 2 ℳ an die Finanz-Deputation und die Feuerkaſſenzulage;
3) nothwendige Reparaturen am Seemannshauſe, ſoweit die Specialverwaltung des Seemanns-Gaſthauſes ſolche nicht übernimmt (ſ. § 8);
4) das etwanige Deficit des Seemanns-Gaſthauſes (ſ. § 9);
5) das etwanige Deficit der Krankenſtation (ſ. § 21);
6) der Zuſchuß für das Unterrichtsweſen im Seemannshauſe.

Vom Jahres-Ueberſchuſſe der Generalkaſſe ſollen 75% zur ſucceſſiven Tilgung der hypothekariſchen Schulden des Seemannshauſes und 25% zu Anſammlung eines Reſerveſonds verwendet werden, welcher letztere (ohne Beſchränkung auf die Verwendung in dem betroffenen einzelnen Jahre) zu außerordentlichen Ausgaben zum Beſten des Seemansbauſes nach Beſchluß des Vorſtandes der Seemannskaſſe beſtimmt iſt.

§ 24. Eine fortlaufende Kontrole über die Rechnungsverhältniſſe des Seemanns-Gaſthauſes, der Seemanns-Sparkaſſe und der Krankenſtation wird im Auftrage und nach Anweiſung des Vorſtandes durch den beeidigten Buchhalter der Seemannskaſſe geführt, dem für dieſe Funktion eine Remuneration von jährlich 500 ℳ Crt. bewilligt wird.

№ 227.

Hausordnung

des Seemanns-Gaſthauſes vom 1. März 1863.

Art. 1. Von jedem Seemann, welcher im Seemannshauſe Logis nimmt, erwartet man zuverſichtlich, daß er ſich daſelbſt, wie es ſich für einen ordentlichen Seemann ziemt, ehrenhaft und anſtändig betragen wird. Der Oekonom iſt ebenſo berechtigt wie verpflichtet, wenn Jemand dem zuwider handeln und ſogar nach vorheriger freundlicher Erinnerung ſein ungehöriges Betragen fortſetzen ſollte, ihm den Aufenthalt im Seemannshauſe zu unterſagen.

Digitized by Google

Wer im Seemannshause etwas verdirbt oder beschädigt, hat unweigerlich für den durch ihn verursachten Schaden Ersatz zu leisten.

Art. 2. Jeder, der im Seemannshause Logis nehmen will, hat im Comptoir des Schreibers seinen Namen ꝛc. eintragen zu lassen.

Art. 3. Für Logis, Kost und Aufwartung ist bis auf Weiteres von jedem Matrosen wöchentlich 9 ℳ Crt. zu entrichten, bei kürzerem Aufenthalt für jeden Tag Crt. ℳ 1. 6 ß. Kostgänger, die nur Abendessen, Nachtquartier und Morgenbrot nehmen, haben dafür 12 ß per Tag zu zahlen. Trinkgelder werden nicht gegeben, und ist den Angestellten des Seemannshauses verboten, solche anzunehmen.

Art. 4. Extra verlangte Speisen, Getränke, Cigarren und Tabak sind nach der im Speisesaal ausgehängten Taxe gegen sofortige Bezahlung zu erhalten. Ein Uebermaß an spirituösen Getränken darf indeß unter keinen Umständen gereicht werden.

Art. 5. Das Seemannshaus wird in den Sommermonaten Morgens um 5 Uhr geöffnet und Abends um 11 Uhr geschlossen. In der Zeit vom 1. November bis 1. März findet die Oeffnung Morgens um 6 Uhr und die Schließung Abends um 11 Uhr statt. Wer später kommt wird eingelassen, aber gebeten, keine Unruhe im Hause zu verursachen.

Art. 6. Die regelmäßigen Speisezeiten sind:

Morgens gegen	5½	Uhr	Frühstück,
oder			
Vormittags	8	„	
Mittags	12½	„	Mittagsessen
Nachmittags	2½	„	Caffee,
Abends	7	„	Abendbrot.

Art. 7. Ein Seemann, der ohne sein Verschulden im Seemannshause erkrankt, und nicht in einem bestimmten Schiffsdienste steht; so daß der Rheder für ihn zu zahlen hat, kann gegen Fortbezahlung seines Kostgeldes in der Seemanns-Krankenstation behandelt werden.

Art. 8. Die Einlogirer können das Lesezimmer, das Billard und sonstige Einrichtungen für Unterhaltung, unter Beachtung der dieserhalb der Ordnung wegen getroffenen Bestimmungen, benutzen. Auch steht es Jedem frei, gegen Zahlung der dafür angesetzten kleinen Vergütung an den im Seemannshause eingerichteten Unterrichtsstunden und Vorträgen Theil zu nehmen.

Für die Besucher der Navigationsschule ist ein besonderes Arbeitszimmer reservirt.

Art. 9. Am Sonntage Vormittags von 9 bis 10 Uhr findet in dem zu diesem Zwecke bestimmten Saale des Seemannshause Gottesdienst statt, dessen Besuch jedem Seemann frei steht.

Art. 10. In den Schlafsälen darf nicht geraucht werden, ebensowenig im Speisezimmer während des Mittagsessens.

Art. 11. Jeder weibliche Besuch im Seemannshause ist untersagt.

Art. 12. Die Hausgenossen können ihre schmutzige Wäsche zu der dafür festgesetzten Taxe im Seemannshause waschen lassen, und haben sich dieserhalb an den Oekonom zu wenden.

Art. 13. Wünscht Jemand von seinen Sachen etwas in Verwahrsam des Seemannshauses zurückzulassen, so hat er solches in einer verschlossenen, mit seinem Namen versehenen Kiste dem Oekonomen gegen Schein zu übergeben. Die auf solche Weise zurückgelassenen Sachen werden auf Risico der Eigner bestens verwahrt und gegen den ausgestellten Schein zurückgegeben. Werden die Sachen jedoch innerhalb 5 Jahre nach ihrer Abgabe nicht abgefordert, so sollen sie verkauft und der Erlös unter „Unabgefordertes Eigenthum" gebucht werden.

Art. 14. Für zurückgelassene sonstige Sachen kann die Verwaltung in keinerlei Weise eine Verantwortlichkeit übernehmen. Auch hat jeder Hausgenosse, wenn er den Schlafsaal verläßt, seine Sachen vorher zu verschließen.

Art. 15. Jeder Einlogirer kann dem Schreiber des Seemannshauses in dessen

№ 277. Comtoir Gelder zur Aufbewahrung übergeben, und dieſelben jeden Tag in den dafür beſtimmten Stunden, ganz oder zum Theil zurückerhalten. Auch wird die Verwaltung die von den Eignern etwa gewünſchte ſonſtige Auszahlung und Beſorgung ſolcher ihr übergebenen Gelder übernehmen, ohne hierfür eine Vergütung, außer dem Erſatz etwaniger baarer Auslagen, zu beanſpruchen.

Es iſt ferner im Intereſſe der Seeleute eine beſondere Sparkaſſe mit dem Seemannshauſe verbunden, worüber ſich das Regulativ in jedem, daſelbſt unentgeltlich verabfolgten Sparkaſſenbuche findet. Einlagen für die Sparkaſſe werden im Comptoir des Schreibens an jedem Werktage, Vormittags zwiſchen 9 und 12 Uhr und Abends zwiſchen 6 und 7 Uhr angenommen. Wenn Jemand bei ſeiner Abreiſe ein Guthaben beim Seemannshauſe zurückläßt, ohne darüber eine andere beſtimmte Verfügung getroffen zu haben, wird daſſelbe auf ſeinen Namen bei der Seemanns-Sparkaſſe deponirt.

Art. 16. Bei Engagirung von Seeleuten, die im Seemannshauſe logirt und ſich ordentlich betragen haben, wird die Anſtalt in der Regel die übliche Bürgſchaft für die ausbezahlten Handgelder ohne weitere Vergütung übernehmen.

Hamburg, den 1. März 1863. Die Kommiſſion für die Seemannskaſſe.

№ 278.

Regulativ der Seemanns-Sparkaſſe

vom 1. März 1863.

Art. 1. Die mit dem Hamburger Seemannsbaus verbundene Sparkaſſe (Seemanns-Sparkaſſe) bezweckt die ihr übergebenen Erſparniſſe zum Beſten der Einleger unentgeltlich zu verwalten. Sie iſt zunächſt für die Einlogirer des Seemannshauſes beſtimmt, es ſollen indeß bis auf Weiteres auch die Einlagen anderer Seeleute bei ihr angenommen werden.

Art. 2. Der Einleger erhält keinen andern Beweis oder Empfangſchein, als das Kontrabuch. Die Verwaltung erkennt in der Regel keinen andern Gläubiger an als den Inhaber des Kontrabuchs, und macht es in dieſer Hinſicht keinen Unterſchied, ob der Einleger ſeinen Namen in daſſelbe hat eintragen laſſen oder nicht. Beſondere Vorkehrungen, um in verdächtigen Fällen das Auszahlen von Guthaben an unberechtigte Beſitzer des Sparkaſſenbuchs thunlichſt zu verhindern, ſowie um bei glaubhaft nachgewieſenem Verluſt des Sparkaſſenbuchs im Falle von Schiffbruch die Auszahlung des Guthabens an den in den Büchern der Anſtalt aufgeführten Einleger oder deſſen Erben auf möglichſt einfache Weiſe zu bewirken, bleiben der Verwaltung vorbehalten, die indeß in dieſer Hinſicht keinerlei Verbindlichkeit im Allgemeinen übernimmt.

Dieſes Kontrabuch wird dem Einleger unentgeltlich gegeben; er muß daſſelbe aber bei jeder folgenden Einlage, bei Kündigung und bei Empfangnahme von Capital und Zinſen, auf dem Comptoir des Schreibers des Seemannsbauſes vorzeigen und bei der letzten Abzahlung dort zurücklaſſen.

Art. 3. Die Annahme von Einlagen geſchieht an jedem Werktage im Comtoir des Schreibers, von Morgens 9 Uhr bis Mittags 12 Uhr und Abends zwiſchen 6 und 7 Uhr. Wenn ein Einlogirer des Seemannshauſes ein beim Seemannshaus deponirtes Guthaben bei ſeiner Abreiſe unabgefordert zurückläßt, ſo wird daſſelbe auf ſeinen Namen in der Sparkaſſe belegt und das Sparkaſſenbuch für ihn aufbewahrt.

Art. 4. Jeder Einleger, der ein Guthaben von 10 ℳCrt. und darüber hat, erhält Zinſen, und zwar vierteljährlich 1 ℳ. Nur für volle 10 ℳ werden Zinſen vergütet und beginnt der Zinſenlauf mit Anfang des auf die Einlage folgenden Kalender-Quartals. Die Kreditirung der Zinſen geſchieht nur am Ende jeden Quartals.

Art. 5. Der Inhaber eines Kontrabuchs, welcher das darin gutgeſchriebene Kapital und die fälligen Zinſen, ganz oder zum Theil, zurückzuerhalten wünſcht, hat acht oder mehr Tage vorher auf dem Comtoir des Schreibers davon Anzeige zu

Digitized by Google

machen und in dem von ihm zugleich vorzuweiſenden Kontrabuch ſolche Kündigung notiren zu laſſen, wonach ihm das zurückverlangte Guthaben zu der ihm dabei angegebenen Zeit ausbezahlt wird. In Fällen dringender Art wird die Verwaltung jedoch falls ſie kein Bedenken dabei findet, die gekündigten Guthaben auf desfallſigen Wunſch der Einleger auch ſchon früher als nach 8 Tagen zurückzahlen; früher als 24 Stunden nach vorgängiger Kündigung kann ſolche Zahlung indeß keinenfalls erwartet werden. № 278

Art. 6. Falls ein Kontrabuch innerhalb 10 Jahren im Comtoir des Seemannshauſes gar nicht vorgewieſen wird, ſo erliſcht mit Anfang des 11ten Jahres die fernere Vergütung von Zinſen. Wird das Kontrabuch auch in den nächſtfolgenden 10 Jahren weder zu einer neuen Einlage noch zur Kündigung, noch ſonſt im Comtoir des Seemannshauſes vorgezeigt, ſo iſt der Einleger ſeines Rechts auf das ihm gutgeſchriebene Kapital (incl. Zinſen) verluſtig und wird ſolches von ſeiner Conto auf die der Sparkaſſe übertragen und von dieſer erworben. Da dieſe letztere Bedingung indeß nur zu dem Zwecke gemacht iſt, um die Bücher und das Rechnungsweſen der Anſtalt möglichſt in Ordnung zu halten, ſo wird dieſelbe alle in den Rechten begründete Reſtitutionsgründe jeder Zeit gegen ſich gelten laſſen.

Art. 7. Die Seemanns-Sparkaſſe wird vom Vorſtande der Seemannskaſſe adminiſtrirt, welcher zwei ſeiner Mitglieder mit der Wahrnehmung der desfallſigen ſpeciellen Funktionen beauftragt. Unter Aufſicht und nach Anweiſung derſelben hat der Schreiber des Seemannshauſes die gewöhnlichen Geſchäfte bei der Sparkaſſe zu beſorgen. Die Bürgſchaft des Schreibers (von Bco.ℳ 2000) haftet vor Allem für die Sparkaſſe.

Art. 8. Die Reviſion der Bilanz der Seemanns-Sparkaſſe geſchieht durch die für die Seemannskaſſe überhaupt (laut § 23 des Statuts derſelben) zu ernennenden Reviſoren.

Art. 9. In Betreff der Buchführung, der Belegung der Gelder und der ſonſtigen Verwaltung kommen, ſo weit nicht durch vorſtehende Artikel oder ſonſt durch die Regulative des Seemannshauſes, in Betracht der beſondern Verhältniſſe dieſer Seemanns-Sparkaſſe, abweichende Beſtimmungen getroffen ſind, die Vorſchriften des „Revidirten Organiſationsplans der Hamburger Sparkaſſe vom März 1829 und des Zuſatzartikels vom 17. Juli 1852“ in Anwendung.

Hamburg, den 1. März 1863. Die Kommiſſion für die Seemannskaſſe.

Hausordnung der Seemanns-Krankenſtation, № 279

vom 31. December 1862.

Art. 1. Die Aufnahme in die Seemanns-Krankenſtation iſt, ſoweit der Raum dazu ausreicht, den erkrankten oder verletzten Seeleuten jedes Ranges, von hieſigen wie von fremden Schiffen, gegen Entrichtung der vorſchriftsmäßigen Vergütung und nach Erfüllung der ordnungsmäßigen Bedingungen geſtattet.

Art. 2. Die Vergütung beträgt bis auf Weiteres für Seeleute von hieſigen Schiffen per Tag Cour.ℳ 1, für Seeleute von fremden Schiffen per Tag 1 ℳ 8 ß Cour. — Der Tag der Aufnahme ſowie der Tag des Abganges werden mit eingerechnet.

Werden von einzelnen Kranken beſondere Anforderungen geſtellt und können dieſe nach der gegebenen Lokalität gewährt werden, ſo iſt von ſolchen Koſtgängern hierfür, je nach der Verabredung in jedem Falle, ein höherer Preis zu vergüten.

Trinkgelder werden nicht gegeben, und iſt den Angeſtellten der Krankenſtation auf's ſtrengſte verboten, ſolche anzunehmen.

Art. 3. Die Aufnahme eines Kranken erfolgt in der Regel erſt dann, wenn für die Koſten der vorſchriftsmäßige Garantieſchein eines hieſigen Rheders oder Schiffsmaklers (eventuell eines bekannten ſonſtigen hieſigen Bürgers), oder auch eines hieſigen Conſulats dem Schreiber des Seemannshauſes eingereicht und von dieſem Namens der Direction unterzeichnet iſt.

Bei plötzlichen Unglücksfällen, wo der erwähnte Garantieſchein nicht ſofort beigebracht werden kann, oder auch wenn in dringenden Nothfällen andere Perſonen als Seeleute in die Krankenſtation geſchafft werden, iſt ſelbſtverſtändlich aus Rückſicht der Humanität die vorläufige Aufnahme zu gewähren und die erſte Hülfe zu leiſten.

Digitized by Google

№ 279. Hiernach ist jedoch sobald als thunlich der Garantieschein nachträglich einzuliefern oder beziehungsweise, soweit es ohne Lebensgefahr geschehen kann, der weitere Transport der Erkrankten zu beschaffen.

Falls letztere zahlungsfähig sind, ist für die vorläufige Hülfeleistung und Verpflegung der Krankenstation eine mäßige Vergütung zu entrichten.

Art. 4. Die im Besitze der Kranken befindlichen Gelder oder Papiere, sowie auch sonstige Effekten, welche dieselben während ihres Aufenthaltes in der Krankenstation in Verwahrsam zu geben wünschen, sind an den Schreiber des Seemannshauses abzuliefern, der sie registrirt und darüber einen Schein ausstellt.

Art. 5. Die Entlassung der Kranken geschieht nach ihrer Genesung auf Anordnung des dirigirenden Arztes. Wird eine frühere Entlassung gewünscht, so erfolgt diese, wenn sie ohne Gefahr für den Kranken geschehen kann.

Bei ungebührlichem Betragen eines Kranken bleibt die Entlassung desselben vorbehalten.

Art. 6. Die Krankenstation wird in den Sommermonaten um 5 Uhr Morgens geöffnet und um 10½ Uhr Abends geschlossen; vom 1. November bis 1. März geschieht die Oeffnung um 6 Uhr Morgens, die Schließung um 10 Uhr Abends. In besonderen Nothfällen soll indeß die Aufnahme von Kranken oder Verletzten auch außerhalb dieser Zeit nicht verweigert werden.

Ohne ausdrückliche Erlaubniß des dirigirenden Arztes darf keiner der Angestellten später als 10½ und resp. 10 Uhr Abends nach Haus kommen.

Art. 7. Die Besuche der Kranken dürfen in der Regel nur zu den dafür angesetzten Stunden und unter den für erforderlich erachteten allgemeinen Beschränkungen, und sonst nur mit specieller Erlaubniß der dirigirenden Arztes stattfinden.

Jede Kommunikation zwischen der Krankenstation und dem Seemannsgasthause außer für die bestimmt vorgeschriebenen Zwecke und die damit Beauftragten (s. Art. 8), ist untersagt, sowohl den Angestellten beider Anstalten als auch den Einlogirern des Seemannshauses.

Art. 8. Die von der Oekonomie des Seemannshauses zu liefernden Speisen, sowohl für die Kranken, als auch für die Angestellten der Anstalt, werden zu den festgesetzten Zeiten unter Aufsicht des Oberkrankenwärters durch die Verbindung im Souterrain geholt und ebenso das Geschirr zurückgebracht.

Die regelmäßigen Speisezeiten sind für die Kranken: Morgens 6½ Uhr, Mittags 12 Uhr, — Nachmittags 3 Uhr, — Abends 7 Uhr.

Für die Angestellten der Krankenstation ist die Mittagszeit eine Stunde später.

Art. 9. Ohne specielle Erlaubniß der Aerzte dürfen keinem der Kranken Lebensmittel, Näschereien, Spirituosen ꝛc. zugebracht werden, weder durch Besuchende, noch durch die Wärter. Im Kontraventionsfalle werden die Sachen confiscirt, und falls die Schuld einen Wärter trifft, dieser sofort seines Dienstes entlassen.

Sollten Kranke etwa kleinere Bequemlichkeiten gegen Vergütung wünschen und die Aerzte ihnen solche, weil es sich mit der Krankheit verträgt, gestatten, so haben sie sich solche durch den Oberkrankenwärter aus den Vorräthen des Seemannshauses besorgen zu lassen.

Art. 10. Das Rauchen in den Krankensälen ist strenge untersagt.

Art. 11. Der Besuch des zur Krankenstation gehörigen Gartens ist den Kranken nur mit Erlaubniß der Aerzte und dem Personal der Anstalt nur nach vollbrachten Tagesgeschäften gestattet. —

№ 280. Artikel 93 der Verfassung der freien und Hansestadt Hamburg, vom 28. September 1860.

Zur Förderung der Interessen des Handels erwählt die Kaufmannschaft, zur Förderung des Gewerbebetriebes wählen die Gewerbetreibenden einen Ausschuß. Die Art der Wahl, der Wirkungskreis dieser Ausschüsse und deren Verhältnisse zu den Staatsbehörden werden durch die Gesetzgebung bestimmt.

Digitized by Google

Geſetz über die Organiſation der Verwaltung, № 281.

vom 15. Juni 1858.

(Beſtimmungen in Bezug auf Handel und Schiffahrt).

§ 2. Für folgende Zweige der Staatsverwaltung beſtehen, aus Senatsmitgliedern und bürgerlichen Mitgliedern zuſammengeſetzte Behörden:

Finanzen.

1. Die Finanz-Deputation.
2. Die Deputation für directe Steuern (Steuer-Deputation).
3. Die Deputation für indirecte Steuern und Abgaben.
4. Die Deputation für die Penſions-Caſſe der Wittwen und Waiſen der Beamten und Officianten.

Handel und Gewerbe.

1. Die Deputation für Handel und Schiffahrt.
2. Die Deputation für das Poſt-, Eiſenbahn- und Telegraphenweſen.
3. Die Bank-Deputation.
4. Die Theerhofs-Deputation.

Bauweſen.

Die Bau-Deputation.

Militairweſen.

1. Die Militair-Deputation.
2. Die Bürger-Militair-Deputation.

Unterrichtsweſen.

Die interimiſtiſche Oberſchulbehörde.

Polizeiliche und ſonſtige innere Angelegenheiten.

1. Die Feuer-Caſſen-Deputation.
2. Die Auswanderer-Deputation.
3. Die Gefängniß-Deputation.
4. Der Geſundheitrath.
5. Die Polizeiwache-Deputation.
6. Die Todtenladen-Deputation.

Oeffentliche Wohlthätigkeit.

1. Das Krankenhaus-Collegium.
2. Das Waiſenhaus-Collegium.
3. Das Armen-Collegium.

Zur Vorberathung der auswärtigen Angelegenheiten wird der Senat aus ſeiner Mitte eine Kommiſſion ernennen, welche bei Handel und Schifffahrt betreffenden Berathungen zwei, des Endes auf Verſchwiegenheit zu beeidigende Commerz-Deputirte (§ 41) zu ihren Sitzungen hinzuziehen wird.

§ 39. Die Deputation für Handel und Schiffahrt beſteht aus drei Mitgliedern des Senats, einem bürgerlichen Mitgliede der Finanz-Deputation (§ 30), ſieben von der Kaufmannſchaft in der bisherigen Art auf ſieben Jahre gewählten Mitgliedern (Commerz-Deputirten), von denen jährlich eines austritt, und vier von der Bürgerſchaft auf vier Jahre gewählten Mitgliedern, von welchen Letzteren gleichfalls jährlich eines austritt. Unter den drei Senatsmitgliedern iſt der Vorſtand der Verwaltungs-Abtheilung für Handel und Gewerbe, ein Mitglied der Deputation für indirecte Abgaben und ein Mitglied der Senats-Commiſſion für auswärtige Angelegenheiten.

Für die auf Cuxhaven und die Unterelbe bezügliche Verwaltung iſt auch der Amtmann von Ritzebüttel Mitglied dieſer Deputation.

Die Deputation für Handel und Schiffahrt übernimmt ſämmtliche Geſchäfte der bisherigen Schiffahrt- und Hafen-Deputation, ſoweit dieſelben nicht den Strom-,

Digitized by Google

№ 281. Ufer- und Deichbau betreffen, namentlich also die Aufsicht über die Häfen (mit Ausschluß des Hafenbau- und Baggerwesens), das Loots-, Signal- und Tonnenwesen, die Arsenale und was sonst zur Marine gehört, die Navigationsschule, das Dispachewesen und die Geschäfte der bisherigen Commission für die Schiffspapiere, ferner die Geschäfte der bisherigen Deputation zur Maller-Ordnung, der bisherigen Commission für Maaße und Gewichte, der Korn-Ordnung und der Kempe, die Oberaufsicht über die öffentlichen Waagen, Krähne und Hebemaschinen, sowie die Verwaltung der Seemannskasse.

Die Senatsmitglieder dieser Deputation übernehmen die besonderen Functionen der beiden Kornherren und des Präsidis der bisherigen zweiten Section der Schiffahrts- und Hafen-Deputation (Hafenherrn).

§ 41. Die sieben Commerz-Deputirten bilden in bisheriger Weise den Vorstand und Ausschuß der Kaufmannschaft (Art. 93 der Verfassung); ihnen bleibt, wie bisher, die Zuziehung von sieben Altadjungirten zu ihren Sitzungen überlassen. Für die etwaigen pecuniären Bedürfnisse des Vorstandes der Kaufmannschaft wird in Gemäßheit der allgemeinen Bestimmungen (§ 17) Sorge getragen und über die Verwendung der bewilligten Beträge Rechnung abgelegt werden.

§ 42. Die Deputation delegirt aus der Zahl der Commerz-Deputirten Zwei in die Deputation für indirecte Steuern, Zwei in die Deputation für das Postwesen, die Eisenbahnen und Telegraphen, Zwei in die Bank-Deputation und Drei in die Auswanderer-Deputation, welche in diesen Deputationen Sitz und Stimme haben.

§ 43. Die Deputation für Handel und Schiffahrt hat zwei Secretaire, einen ersten, der zugleich Protokollist des Vorstandes der Kaufmannschaft, und einen zweiten, der zugleich Bibliothelar der Commerzbibliothel ist. Beide haben sich eintretenden Falles wechselseitig zu vertreten. Ihre Wahl erfolgt durch die Deputation.

§ 44. Der Arsenal-Inspector, der Commandeur und Loots-Inspector, der Capitain der Zolljacht, der Wasserschout, die Hafenmeister und ihre Gehülfen, die Brückenmeister, soweit sie bisher unter der Schiffahrt- und Hafen-Deputation standen, und überhaupt sämmtliche übrige Marine-Beamte geben auf die Deputation für Handel und Schiffahrt über.

§ 45. Zur Besorgung der Angelegenheiten der Kempe werden nach Maßgabe des § 11 der Kornordnung vom 3. April 1844, zur Verwaltung der Seemannskasse nach § 4 des Statuts der hamburgischen Seemannskasse vom 3. April 1857, zur Commission für Maaße und Gewichte nach § 9 der Verordnung über Maaße und Gewichte vom 16. Januar 1843, und zur Commission für die Schiffspapiere nach § 18 der Verordnung über Schiffspapiere vom 30. September 1850 unter Hinzuziehung der in den angeführten Gesetzen näher bezeichneten Personen, besondere Commissionen gebildet.

§ 46. Die Deputation für Post-, Eisenbahn- und Telegraphenwesen besteht aus einem der zu der Abtheilung für Handel und Gewerbe delegirten Senatsmitglieder, einem bürgerlichen Mitgliede der Finanz-Deputation (§ 30), zwei Commerz-Deputirten (§ 42) und aus zwei von der Bürgerschaft auf vier Jahre gewählten Mitgliedern, von denen alle zwei Jahre eines austritt.

Die Deputation übernimmt die Geschäfte der bisherigen Postverwaltungs-Deputation, sowie die Wahrnehmung der öffentlichen Interessen und den Angelegenheiten der Eisenbahnen und Telegraphen.

§ 47 Die Bank-Deputation (bisher Bank-Collegium) besteht aus zwei Senatsmitgliedern, welche beide zur Abtheilung für Handel und Gewerbe gehören, einem bürgerlichen Mitgliede der Finanz-Deputation (§ 30), zwei Commerz-Deputirten (§ 42) und fünf Bankbürgern, welche von der Bürgerschaft auf fünf Jahre erwählt werden, und von denen jährlich eines austritt.

Sämmtliche bürgerliche Mitglieder der Bank-Deputation, welche nicht bereits einen Amtseid geleistet haben, sind befugt zu beeidigen.

Die auf das Münzwesen bezüglichen Geschäfte bleiben in der bisherigen Weise und mit Vorbehalt der bisherigen Rechte des Senats bei der Bank-Deputation; in-

soweit dieselben früher den beiden jüngsten Bürgermeistern zustanden, geben sie auf die in der Bank-Deputation sitzenden Senatsmitglieder über. № 281.

§ 48. Die Theerhofs-Deputation besteht aus einem Senatsmitgliede, einem bürgerlichen Mitgliede der Finanz-Deputation und drei von der Bürgerschaft auf 6 Jahre gewählten Mitgliedern, von denen alle zwei Jahre eines austritt.

§ 49. Die Organisirung des Gewerbe-Ausschusses (Art. 93 der Verfassung) bleibt vorbehalten. Bis auf Weiteres hat es bei den, in Bezug auf die Gewerbs- und Aemterangelegenheiten in polizeilicher und administrativer Beziehung geltenden Bestimmungen sein Bewenden.

Gesetz, № 282.

betreffend einige abändernde Bestimmungen über das Abschreiben in der Bank, vom 21. Juni 1861.

Der Senat hat in Uebereinstimmung mit der Bürgerschaft beschlossen und verkündet hierdurch als Gesetz, was folgt:

§ 1. Die Ordnungsstrafe, welche im Art. 4 des Bank-Reglements vom 7. September 1710 für die Fälle verhängt ist, daß in einem Bankzettel die abzuschreibende Summe nicht conform erst in Buchstaben und dann in Ziffern aufgeführt, oder das Folio des Abschreibenden nicht richtig angegeben ist, wird auf Crt.ℳ 1 herabgesetzt.

§ 2. Die Ordnungsstrafe, welche nach § 4 der Verordnung in Betreff des Abschreibens in der Bank vom 8. December 1856 eintritt, wenn ein Interessent mehr abzuschreiben assignirt hat, als der Saldo seines Conto's am Morgen, zuzüglich dessen, was von andern Conten im Laufe des Tages an sein Conto abzuschreiben aufgegeben worden ist, ausmacht, soll künftig ¼ pCt. Courant von Banco des überschießenden Belaufes, in keinem Falle jedoch weniger als Crt.ℳ 3 oder mehr als Crt.ℳ 50 betragen.

§ 3. Wenn sich nach 4 Uhr Nachmittags, als dem letzten Termin, in welchem pr. Banco abgeschrieben werden kann, herausstellt, daß ein Interessent mehr assignirt hat als sein Guthaben mit Einschluß der ihm am nämlichen Tage zugeschriebenen Beträge ausmacht, so soll demselben ausnahmsweise gestattet sein, sich das Fehlende noch bis 6 Uhr desselben Tages zuschreiben zu lassen, jedoch unbeschadet der bereits verwirkten Strafe und nur gegen Erlegung von Crt.ℳ 10 für jeden des Endes bis 6 Uhr Abends einzureichenden Bankzettel.

Hamburg, den 21. Juni 1861. Gegeben in der Versammlung des Senats.

Ordnung der Makler-Wittwen-Casse von 1833, № 283.

nach der letzten Revision vom 7. Februar 1863.

§ 15. Halbjährlich werden die Zinsen des belegten Capitals und die Beiträge der Mitglieder, nach Abzug der Unkosten, unter die Wittwen, welche zur Pension berechtigt sind, zu gleichen Theilen für jede einfache Portion vertheilt.

Erreicht die hiernach berechnete jährliche einfache Portion den Betrag von Ein Hundert Mark Courant nicht, so ist dieselbe bis auf Weiteres aus den sonstigen Jahres-Einnahmen der Casse, nach Abzug der Unkosten, und zwar diese Einnahmen immer vom 1. Juli des vorgehenden Jahres bis zum 30. Juni incl. des laufenden Jahres gerechnet, bis auf Ein Hundert Mark Courant zu erhöhen. Die alsdann noch verbleibenden etwaigen Jahresüberschüsse sollen aber ordnungsmäßig belegt und das einmal belegt gewesene Capital keinenfalls zu vorgedachter Erhöhung der Pensionen verwendet werden.

№ 283. (Im Uebrigen ſind die Beſtimmungen der Ordnung der Makler-Wittwen-Caſſe von 1833, revidirt den 15. November 1845, wie ſolche unter Nr. 116, S. 198—202 dieſes Archivs abgedruckt ſind, unverändert geblieben, nur daß es jetzt in § 11 und § 17 ſtatt „wöchentliche Nachrichten" heißt: „Hamburger Nachrichten" und in § 39 ſtatt „am 15. November 1845" jetzt geſetzt iſt „am 10. Februar 1863".)

№ 284.

Zuſatz,

zu § 16 der revidirten Statuten der Makler-Krankenkaſſe, vom 6. Mai 1863.

„Die Direction wird indeß ermächtigt, falls und ſo lange der günſtige Stand der regelmäßigen laufenden Einnahmen ſolches geſtattet, das vorerwähnte wöchentliche Krankengeld proviſoriſch bis auf Zehn Mark Cour. zu erhöhen, jedoch mit dem ausdrücklichen Vorbehalt, daß ein Stammcapital von mindeſtens Bco.ℳ 18,000 nach Vorſchrift des § 14 der revidirten Statuten beſtändig belegt bleibe, und daß eine Ermäßigung des Krankengeldes durch Beſtimmung der Direction ſofort einzutreten hat, wenn in einem halben Jahre die Ausgaben die gleichzeitigen Einnahmen überſtiegen haben. — Falls der Makler-Kranken-Kaſſe übrigens Vermächtniſſe oder Geſchenke zu Theil werden mit der ausdrücklichen Beſtimmung, daß nur die Zinſen davon zur Vertheilung kommen ſollen, ſo ſind dieſe Capitalbeträge als Zuwachs zu dem vorgedachten Stammcapital ebenfalls ſicher zu belegen.."

№ 285.

Revidirtes Regulativ,

in Betreff der beeidigten Handels-Chemiker, vom 20. März 1863.

Nachdem auf Antrag des betheiligten Handelsſtandes die Anſtellung beeidigter Handels-Chemiker, welche in vorkommenden Fällen durch chemiſche Unterſuchung den Nutzwerth gewiſſer Artikel zu beſtimmen oder die Art ihrer Beſchädigung zu ermitteln haben, für angemeſſen erachtet worden iſt, wird hierüber Nachſtehendes bekannt gemacht.

§ 1. Die Ernennung der Handels-Chemiker geſchieht durch die Commerz-Deputation und werden dieſelben von dem Präſes der Makler-Deputation in Eid genommen.

Sowohl der Commerz-Deputation als auch jedem der angeſtellten Handels-Chemiker ſteht jederzeit, und ohne Angabe von Gründen, eine ſechsmonatliche Kündigung frei.

§ 2. Die angeſtellten beeidigten Handels-Chemiker haben in keiner Weiſe ein ausſchließliches Privilegium hinſichtlich der chemiſchen Unterſuchungen zu commerziellen Zwecken. Es bleibt vielmehr auch künftig jedem freigeſtellt, mit ſolchen Unterſuchungen ſeiner Waare zu beauftragen, wen er will. Wenn die Parteien keine anderweitige ausdrückliche Verabredung getroffen haben, gilt nur die Unterſuchung der angeſtellten Handels-Chemiker.

§ 3. Von den beeidigten Handels-Chemikern wird in der Regel nur Einer mit der Unterſuchung beauftragt. Es iſt nicht verſtattet, mehrere Handels-Chemiker, jeden beſonders zu einer Unterſuchung über eine und dieſelbe Partei Waare zu veranlaſſen. Sollte ausnahmsweiſe der Fall eintreten, daß unter Umſtänden verſchiedene Unterſuchungen in Bezug auf die nämliche Waare ſtattgefunden und je nach den genommenen Proben ein nicht übereinſtimmendes Reſultat geliefert hätten, ſo haben die bereits dazu adhibirt geweſenen beeidigten Handels-Chemiker ſich zu einer gemeinſchaftlichen Unterſuchung zu vereinigen und danach ein gemeinſames endgültiges Atteſt auszuſtellen.

§ 4. Die Proben von Waaren, die Gegenſtand einer Streitfrage geworden ſind, müſſen entweder von dem Chemiker ſelbſt genommen ſein, oder es müſſen ihm dieſelben, je nach der Natur des Artikels, in Glas oder Blech wohl verwahrt und mit den Siegeln beider Parteien verſehen übergeben werden.

Digitized by Google

§ 5. Niemals darf das ganze Quantum der übergebenen Probe verbraucht werden, und ein zur eventuellen Nachprüfung genügender Theil deſſelben iſt von dem adhibirten Chemiker mindeſtens Ein Jahr lang aufzubewahren.

§ 6. Ueber das Ergebniß der Unterſuchung wird ein ſchriftliches Atteſt oder Gutachten ausgefertigt und den Auftraggebern mitgetheilt, eine Abſchrift deſſelben aber in ein Protokollbuch eingetragen.

§ 7. Die Gebühren einer chemiſchen Unterſuchung ſind wie folgt:

I. in gewöhnlichen Fällen

für oſtindiſchen und Chili-Salpeter (techniſche Probe) ſowie für Pottaſche, Soda, Chlorkalk, Bleiweiß und dergleichen Artikel	2	ß	8 ßCt.
für Knochenkohle (Beſtimmung des phosphorſauren Kalkes)	5	„	— „
für Guano und Erze	10	„	— „

II. in beſonderen Fällen

(z. B. bei Streitſachen, Beſchädigungen und dergleichen), wo es darauf ankommt die Proben mehrere Male zu wiederholen, oder wenn beide Chemiker hinzugezogen ſind:

für Pottaſche, Soda, Chlorkalk, Bleiweiß und dergleichen Artikel	12	„	8 „
für Salpeter, Knochenkohle, Guano, Erze	25	„	— „

III. für Unterſuchungen, die vorſtehend nicht ſpeciell aufgeführt worden oder wenn ſolche umfaſſenderer Art ſind, werden die Gebühren nach Verhältniß vorſtehender Anſätze berechnet.

Hamburg, den 20. März 1863. Gegeben in der Verſammlung des Senats.

Inſtruction

für die Kornmeſſer über das beim Füllen und dem Transport von Wiegeſäcken nach der Rathswaage zu beobachtende Verfahren, vom 9. Januar 1860.

§ 1. Wenn der Schiffer oder wer ſonſt Getraide abzuliefern oder zu empfangen hat, einen Wiegeſack haben will, ſo hat er dieſes den Meſſern anzuzeigen und ihnen den Sack zu überreichen, in welchen das Getraide geſchüttet werden ſoll.

§ 2. Einer der Meſſer unterſucht den Sack ſorgfältig und läßt denſelben nicht eher füllen, bis er ſich überzeugt hat, daß derſelbe ganz leer und der Einſchlag der Nath nach Innen iſt.

§ 3. Weder die Schiffer, noch irgend andere Perſonen, als nur allein die beeidigten Meſſer, dürfen ſich bei der Unterſuchung des Wiegeſackes betheiligen. Die Meſſer ſelbſt und ganz allein haben den Sack zu unterſuchen, dafür zu ſorgen, daß das Getraide vollſtändig und ohne Verſpillen in den Sack kommt, einen Schein mit dem Namen des Schiffers und Bezeichnung der Parthie in den Sack zu legen, ſolchen zuzubinden und dann ſofort mit einer Plombe zu verſchließen, welche das Hamburger Wappen und die Bezeichnung „Kornverwaltung" trägt.

§ 4. Sollte irgend ein zufälliges Ereigniß während des Meſſens des für den Wiegeſack beſtimmten Getraides auf das Gewicht deſſelben eingewirkt haben können, etwa wenn an das Maaßfaß geſtoßen oder durch ein vorüberfahrendes Fahrzeug an die Schute angefahren wurde ꝛc. ꝛc., ſo darf ein ſolcher Sack als Wiegeſack nicht benutzt werden.

§ 5. Wird das Getraide in Säcken verladen, ſo iſt auf gleiche Weiſe zu verfahren. Es hat auch dann der Schiffer ſeinen Wunſch, einen Wiegeſack zu erhalten,

№ 286. auszusprechen, aber vorher, ehe Maaß und eventualiter Sack gefüllt sind, damit der letztere erst zuvor gehörig untersucht werden kann.

§ 6. Auf der Rathswaage sind die Probesäcke genau zu wiegen und zu thariren und ist kein Ausschlag zu gestatten.

In die Bescheinigung der Waagemeister ist die Bezeichnung der Parthie und Name des Schiffers, laut dem im Sack enthaltenen Scheine der Messer, und die Bemerkung, ob der Sack mit unversehrter Plombe eingeliefert worden, aufzunehmen.

§ 7. Die Messer haben, wenn ein Wiegesack für den Schiffer gefordert wird, auf Verlangen des Ablieferers einen zweiten mit der gleichen Vorsicht zu füllen, zu plombiren und wiegen zu lassen um das richtige Durchschnittsgewicht zu erhalten. Uebrigens haben sie auch unaufgefordert bei Parthien von 6 Last und darüber, am Anfange, in der Mitte und am Ende jeder Ablieferung Wiegesäcke zu nehmen.

§ 8. Wird Getraide auf Gewicht geliefert und von Messern gewogen, so haben sie auf Verlangen in ganz gleicher Weise die zur Rathswaage bestimmten Säcke zu bescheinigen und mit Plombe zu versehen.

Hamburg, den 9. Januar 1860.

Sthamer Dr., p. t. Kornherr.

№ 287.

Bekanntmachung,

die revidirte Taxe der Lagermiethe, der Waagegelder und der Arbeiten im Theer-Magazin auf Baakenwerder betreffend, vom 25. Mai 1864.

In Gemäßheit des Art. 7 der revidirten Theerhofs-Ordnung vom 1. November 1841 sind die Taxen für die Lagermiethe und für das Waagegeld der im Theermagazin lagernden Waaren, so wie für die dabei vorkommenden Arbeiten auf den Antrag der Theerhofs-Deputation einer Revision und unter Mitgenehmigung der Finanz-Deputation und des Bürgerausschusses einer theilweisen Abänderung unterzogen worden. Der Senat bringt den revidirten Tarif, von dem gedruckte Exemplare bei dem Buchdrucker Th. G. Meißner für 2 ß zu bekommen sind, hierdurch mit dem Bemerken zur öffentlichen Kunde, daß die darin enthaltenen Bestimmungen vom 1. Juni d. J. an in Kraft treten und zur Anwendung werden gebracht werden.

Hamburg, den 25. Mai 1864. Gegeben in der Versammlung des Senats.

Taxe der Lagermiethe.

	bis 3 Monat	über 3 bis 6 Monat	über 6 bis 9 Monat	über 9 bis 12 Monat
Theer oder Pech pr. Tonne	1 ß	2 ß	3 ß	4 ß
Harz, Gallipot und dicker Terpentin				
in Fässern bis 300 ℔ Brutto	1½ „	3 „	4½ „	6 „
über 300 ℔ bis 700 ℔	3 „	6 „	9 „	12 „
über 700 ℔	4 „	8 „	12 „	16 „
Terpentinöl und Petroleum				
in Fässern bis 400 ℔ Brutto	3 „	6 „	9 „	12 „
über 400 ℔ bis 900 ℔	9 „	18 „	27 „	36 „
über 900 ℔	12 „	24 „	36 „	48 „
in Kisten bis 100 ℔	1 „	2 „	3 „	4 „
in größeren Kisten nach Verhältniß in Glas pr. Ballon	1 „	2 „	3 „	4 „
Schwefel und Schwefelblumen in Fässern oder Kisten bis 500 ℔ Brutto	1½ „	3 „	4½ „	6 „
über 500 ℔ bis 1200 ℔	3 „	6 „	9 „	12 „
Schwefel, roher loser pr. 1000 ℔	4 „	6 „	8 „	10 „
Gasöl pr. Faß	12 „	20 „	28 „	36 „
in Glas pr. Ballon	5 „	10 „	15 „	20 „

Digitized by Google

Taxe des Waagegeldes. № 881.

Jedes Collo bis 500 ℔ Brutto ..... 1½ ß.
„ „ über 500 ℔ „ ..... 2 „
Lose Waaren pr. 1000 ℔ „ ..... 3 „

Taxe für Theerhofs-Arbeiten.

1ste Classe. Die Kosten für den ersten Empfänger.
2te „ „ „ für den Käufer, welcher die Waare lagern läßt und wieder verkauft.
3te „ „ „ für den Käufer, welcher die Waare ins Haus nimmt.
4te „ „ „ für den Käufer, welcher die Waare versendet.

	1ste Classe.		2te Classe.		3te Classe.		4te Classe.	
	ß	₰	ß	₰	ß	₰	ß	₰
Harz, Gallipot, dicker Terpentin.								
Aufbringen pr. Faß von 300 ℔	1							
pr. Orhoft	3	—						
Küperlohn pr. Faß von 300 ℔	1	—						
pr. Orhoft	4	—						
Abliefern	—	3	—	6				
Empfangen	—	—	—	6	—	6	—	3
Zum Verſand fertig machen pr. Faß von 300 ℔	—	—	—	—	—	—	3	—
von über 300 ℔ bis 700 ℔	—	—	—	—	—	—	6	—
über 700 ℔	—	—	—	—	—	—	10	—
Abſetzen	—	—	—	—	1	—	1	—
Pech pr. Tonne.								
Aufbringen	1	6						
Küperlohn	1	6						
Auffüllen	6	—						
Empfangen	—	—	—	6				
Zum Verſand fertig machen	—	—	—	—	—	—	2	—
Abſetzen	—	—	—	—	1	—	1	—
Schwefel und Schwefelblumen pr. Collo bis 500 ℔ Brutto incl.								
Aufbringen	2	—						
Küperlohn	1	—						
Abliefern	1	—	1	—				
Empfangen	—	—	1	—	1	—	1	—
Zum Verſand fertig machen	—	—	—	—	—	—	4	—
Abſetzen	—	—	—	—	2	—	2	—
Schwefel und Schwefelblumen pr. Collo über 500 ℔ bis 1200 ℔ Brutto.								
Aufbringen	4	—						
Küperlohn	2	—						
Abliefern	2	—	2	—				
Empfangen	—	—	2	—	2	—	2	—
Zum Verſand fertig machen	—	—	—	—	—	—	8	—
Abſetzen	—	—	—	—	4	—	4	—
Schwefel, roher loſer pr. 1000 ℔								
Aufbringen	8	—						
Abliefern	2	—						
Empfangen	—	—	2	—	2	—	2	—
Abſetzen	—	—	—	—	4	—	4	—
In Gebinde machen und Küperlohn .	12	—						
Terpentinöl und Petroleum in Fäſſern bis 400 ℔ Brutto								
Aufbringen	2	—						
Küperlohn	3	—						
Auffüllen	1	—						
Abliefern	1	—	1	—				
Empfangen	—	—	1	—	1	—	1	—
Zum Verſand fertig machen mit eiſernen Reifen	—	—	—	—	—	—	4	—

№ 287.

	Iste Classe.		IIte Classe.		IIIte Classe.		IVte Classe.	
	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰
Wenn ganz oder theilweise mit hölzernen Reifen	—	—	—	—	—	—	8	—
Absetzen	—	—	—	—	1	—	1	—
In schweren Fässern pro rata des höheren Gewichts nach obigem Ansatze.								
Terpentinöl und Petroleum in Kisten und Ballons bis 100 ℔ Brutto								
Aufbringen	—	6						
Küperlohn	1	—						
Auffüllen	—	6						
Empfangen	—	—	—	6	—	6	—	6
Abliefern	—	6	—	6				
Zum Versand fertig machen ohne Reifen	—	—	—	—	—	—	1	—
Absetzen	—	—	—	—	—	6	—	6
Theer pr. Tonne.								
Aufbringen	1	—						
Wracken	1	—						
Küperlohn	2	—	2	—				
Füllen pr. abgelieferte Tonne	—	6	—	6				
Zum Versand fertig machen	—	—	—	—	—	—	2	—
Absetzen	—	—	—	—	—	—	1	—

Bemerkungen.

a) Für jede Verküperung nach der ersten, wenn selbige verlangt wird, wird derselbe Satz berechnet.

b) So oft bei Theer die Nachwracke verlangt wird, 1 ℳ pr. Tonne. Bei Steinkohlentheer wird nur auf Verlangen gewracht, und auch nur in diesem Falle berechnet.

c) Jede andere nothwendige oder verlangte Arbeit wird nach Billigkeit berechnet.

d) In den Kosten des Küperns und Verbindens sind die Kosten für hölzerne Bänder und Nägel mit begriffen. Etwa verlangt werdende eiserne Reifen sind besonders zu vergüten.

e) Eine etwaige Versicherung gegen Feuersgefahr hat jeder Theerhofs-Interessent selbst zu beschaffen.

f) Wenn neue Waaren in den Handel kommen sollten, die auf dem Theerhofe gelagert werden müssen, oder wenn Gebinde vorkommen, die von den im Tarif genannten differiren, so bleibt es der Theerhofs-Deputation überlassen, die Kosten analog mit den in diesem Tarif benannten zu berechnen.

№ 288.

Bekanntmachung,

betreffend Instruction und dem Schragen der Salz-Messer und Träger vom 20. Mai 1846.

Allgemeine Bestimmung.

§ 1. Die Salz-Messer und Träger stehen unter den Wohlweisen Kornherren.

Competenz der Messer und Träger.

§ 2. Die Rechte der Salz-Messer und Träger erstrecken sich nur auf dasjenige seewärts eingeführte Salz, welches wirklich gemessen oder getragen wird.

Es steht daher einem Jeden frei, Salz auf andere Weise als durch Messen und Tragen zu empfangen und zu transportiren.

Die Ansprüche der Messer und Träger erstrecken sich auch nicht auf solche Fälle wo die Umstände es erfordern, Salz, welches durch sie schon einmal bearbeitet ist, bei weiterem Transport nach dem Bestimmungsort, nochmals messen oder tragen zu lassen, und eben so wenig auf Umlagerungen in einem und demselben Erbe, wenn in beiden Fällen das Eigenthumsrecht nicht verändert wird.

Wer sich indeß zu dem Geschäfte des Messens oder Tragens, dieser Verordnung zuwider, anderer Arbeiter als der beeidigten Messer oder Träger bedienen würde, hat diesen ihren vollen Lohn mit resp. 2 ℳ und 2 ℳ 8 ₰ pr. Last zu bezahlen.

Digitized by Google

Von den Messern.

§ 3. Die Salz-Messer, deren Zahl vorläufig auf zwei festgesetzt ist, werden durch die beiden Kornherrn und zwei Verordnete Löbl. Kammer erwählt und voe dem Wohlweisen ältesten Kornherrn beeidigt. Sie haben eine jährtiche Renumeration von Hamb. Crt. ℳ 20, und zwar nachdem sie beeidigt sogleich praenumerando an Löbl. Kammer zu entrichten. Sowohl der Behöede als den Messern bleibt gegenseitig eine deeimonatliche Kündigung ohne Anführung von Gründen vorbehalten.

§ 4. Sie haben sich beim Korn-Verwalter, ihrem Vorgesetzten, täglich zu melden und anzufragen, ob Bestellungen zum Salzmessen bei demselben eingegangen sind, indem es ihnen durchaus untersagt ist, Häuren auf eigene Hand anzunehmen.

Zum Messen selbst, dürfen sie sich nur dee ihnen vom Korn-Verwalter anzuweisenden justirten und mit dem Stadtwappen gebrannten Salztonnen bedienen, welche jedesmal nach vollendeter Arbeit sofort wieder abzuliefern sind.

§ 5. Die Messer haben sich mit dem schragenmäßig festgesetzten Lohne zu begnügen und solchen gegen eine von ihnen auszustellende Nota einzucassiren. Jedes Foedern oder Nehmen von Trinkgeldern ist für den eesten Fall bei Strafe von 10 ℳ, für den zweiten bei Strafe dee Cassation untersagt. Beim Einschaufeln des Salzes sowoht, ats bei'm Abstreichen dee Tonne, haben die Messee durchaus unpartheyisch zu verfahren, und weder Käufer noch Verkäufer auf irgend eine Weise zu bevorzugen. Das Abstreichen geschieht so, daß das Streichholz den Rand der Tonne berührt.

§ 6. Sofort nach beendigter Arbeit haben sie dem Korn-Verwalter eine genaue Aufgabe, nicht allein übee das gemessene Quantum, sondern auch über Verkäufer und Käufee zu machen, und anzugeben, mit welchem Schiffe und Capitain das Salz anhero gebracht ist.

§ 7. Gleichzeitig sind sie verpflichtet, dem Korn-Verwalter für jede gemessene Last 2 ß zur Verrechnung an Löbl. Kammer zu entrichten.

§ 8. Bei der Arbeit soll stets die größte Ruhe und Ordnung herrschen, und ist das Branntwein-Trinken während derselben auf's Steengste verboten.

§ 9. Die Messer haben auch dafür zu sorgen, daß die Träger sich nüchtern und wie es ordentlichen Leuten gebührt, während der Aebeit betragen, und haben diese Letzteeen sich überhaupt den Anordnungen der Messer zu fügen. Widerspenstigkeiten der Träger oder sonstige etwa vorfallende Unordnungen haben die Messer, unter eigener Verantwortlichkeit, beim Korn-Veewalter anzuzeigen.

§ 10. Kein Messer darf sich bei Krankheitsfällen oder anderweitigen Abhaltungen durch irgend Jemand eigenmächtig vertreten lassen. Er hat dem Korn-Verwalter, wenn er nicht selbst arbeiten kann, davon die Anzeige zu machen, welchee alsdann einen beeidigten Satzträgee in seine Stelle schicken wird. Diesee hat von dem verdienten Lohn drei Viertheile zu genießen, und den Rest dem Messer, für wetchen er gearbeitet hat, auszukehren.

§ 11. Sollten zwei Häuren zu gleicher Zeit verlangt werden, so hat der Korn-Verwalter jedem Messer einen Träger zuzugesellen, welcher für diese Arbeit drei Vieetheile des Lohns eehält, und wied der Rest unter beide Messer getheitt.

§ 12. Der Handel mit Salz und das Halten einer Schenke ist den Salz-Messern bei Strafe der Entlassung vorboten.

Von den Trägern.

§ 13. Die Salz-Träger, deren Zahl vorgängig auf Acht festgesetzt ist, werden von den beiden Kornheeren erwählt und von diesen beeidigt. Sowohl der Behörde als den Trägern bleibt eine gegenseitige dreimonatliche Aufkündigung auch ohne Anführung von Geünden, vorbehalten.

§ 14. Jeder Teäger darf soetan nur selbst tragen, ausgenommen in Krankheitsfällen, wo er nach vorheriger Anzeige beim Korn-Verwattee die Erlaubniß hat, sich durch einen unbeeidigten Mann vertreten zu lassen, für den er veeantwortlich ist.

§ 15. Einer der Teägee hat sich tägtich beim Korn-Verwalter, ihrem Vorgesetzten, zu melden und nachzufeagen, ob Bestellungen für sie bei demselben eingegangen sind. Es ist ihnen durchaus untersagt, Häueen auf eigene Hand anzunehmen.

№ 288. § 16. Sie sollen sich mit dem schragenmäßigen Lohn begnügen, kein Trinkgeld fordern oder nehmen, für den ersten Contraventionsfall bei Strafe von 10 ₰, für den zweiten bei Strafe der Cassation.

§ 17. Bei der Arbeit soll stets die größte Ruhe und Ordnung herrschen, und ist das Branntwein-Trinken während derselben bei Strafe verboten. Trunkenheit zieht sofortige Cassation nach sich.

§ 18. Die Salz-Träger haben sich in allen die Arbeit betreffenden Dingen, während derselben, den Anordnungen der Messer unbedingt zu unterwerfen, welche Letztere überhaupt angewiesen sind, über Ruhe und Ordnung unter den Trägern zu wachen, und jede Unordnung, Widersetzlichkeit, Trunkenheit und dergleichen sofort beim Korn-Verwalter zur Anzeige zu bringen.

§ 19. In Fällen wo die beeidigten Träger zur Arbeit nicht ausreichen sollten, sind sie verpflichtet für Hülfsarbeiter zu sorgen, welches indessen ordentliche, nüchterne Männer sein müssen. Diese Hülfsarbeiter erhalten fünf Sechstheile des verdienten Lohnes, und dürfen ihnen weitere Abzüge, bei Strafe, nicht gemacht werden.

§ 20. Die Salz-Träger haben bei ihrer Beeidigung Crt.₰ 30 Eintrittsgeld zur Verfügung des Wohlweisen Kornherrn zu zahlen. Der bisherige Gebrauch, von dem Lohne der beeidigten Salz-Träger sechs Schillinge pr. Last in die Büchse zu stecken, wird auch ferner in der Art beibehalten, daß dieses Geld, so wie auch der nach § 19 von den Hülfsarbeitern einzubehaltende sechste Theil des verdienten Lohnes, jeden Abend an den Korn-Verwalter gegen Quittung abzuliefern ist, welcher darüber halbjährlich oder öfter dem Wohlweisen Kornherrn genaue Rechnung abzulegen hat.

Vor der Hand wird dieser Betrag, so wie das oben erwähnte Eintrittsgeld zur Regulirung des Verhältnisses der Salz-Sonntagsträger benutzt. Die Verwendung eines etwaigen Ueberschusses, so wie eine spätere anderweitige Bestimmung bleibt dem Wohlweisen Kornherrn überlassen.

§ 21. Die nöthigen Mulden und Schaufeln haben die Träger selbst anzuschaffen, in brauchbarem Zustand zu erhalten und in Verwahrsam zu nehmen.

§ 22. Ein vom Wohlweisen Kornherrn zu designirender Träger hat die Anschaffung und Instandhaltung der Geräthschaften, unter Oberaufsicht des Korn-Verwalters, so wie die Eincassirung des Traglohnes auf eine von dem Korn-Verwalter auszustellende Nota zu besorgen.

§ 23. Uebertretungen dieser Vorschriften werden vom Korn-Verwalter mit einer Strafe bis zu zwei Thaler belegt, welche Strafgelder dem Wohlweisen Kornherrn einzuliefern sind. Größere und wichtigere Vergehungen sind dem Kornherrn vorzulegen, und von diesem zu bestrafen.

§ 24. Der Handel mit Salz ist den Salz-Trägern bei Strafe der Entlassung verboten.

§ 25. Alle anderen sich etwa ereignenden, und in vorstehender Verordnung nicht gedachten Fälle sind sofort dem Korn-Verwalter anzuzeigen, welcher darüber die Bestimmung des Wohlweisen Kornherrn einzuholen hat.

§ 26. Etwa nothwendig werdende Abänderungen dieser Instruction bleiben dem Wohlweisen Kornherrn jeder Zeit vorbehalten, sofern solche Abänderungen nicht das Interesse des Publikums gefährden.

Schragen der Salz-Messer und Träger.

No. 1. Die Messer haben für jede gemessene Last Salz 2 ₰ zu empfangen, nämlich vom Käufer 1 ₰ und vom Verkäufer 1 ₰, und hat demnach, wenn das Salz nicht verkauft ist und der Eigner es für seine Rechnung auf's Lager nimmt, oder es überhaupt nur messen läßt, dieser den Lohn an die Messer zu bezahlen pr. Last mit . . . . . Crt.₰ 2.— ₰

No. 2. Die Träger, welche ihren Lohn allein vom Empfänger zu fordern haben, erhalten, wenn sie aus der Schute in einen Raum oder Keller, so wie auch aus der Schute auf einen Wagen tragen: für Steinsalz und grobes spanisches Salz, pr. Last . . . . „ 2. 8 „

für grobes Liverpooler Salz pr. Laſt . . . . . Ct. ℳ 2. 4 ß № 288,
„ feines Liverpooler Salz und ſonſtiges, dieſem an Gewicht gleiches Salz pr. Laſt . . . . . „ 2.— „
wird aber aus der Schute auf einen Boden getragen, ſo erhöhet ſich der Lohn für jede Boden-Treppe bis zu 18 Stufen pr. Laſt um 4 ß.

No. 3. Wird von Bord eines Schiffes ſo wie aus der Schute in ein anderes beigelegtes Fahrzeug übergeſchaufelt:
für Steinſalz und grobes ſpaniſches Salz, pr. Laſt . . . . „ 2.— „
„ grobes Liverpooler Salz, pr. Laſt . . . . . „ 1.12 „
„ feines Liverpooler Salz und ſonſtiges, dieſem an Gewicht gleiches Salz, pr. Laſt . . . . . „ 1. 8 „
Es ſteht indeſſen Jedem frei, ſich zu allen dieſen sub 3 begriffenen Arbeiten der eigenen oder fremder Leute zu bedienen, ohne den beeidigten Meſſern und Trägern etwas zu entrichten.

No. 4. Falls das von den beeidigten Meſſern gemeſſene Salz von den Trägern in Säcke genommen, in's Lager oder auf den Wagen getragen, oder in ein anderes Fahrzeug übergelegt wird, ſo erhöhet ſich der Trägerlohn dadurch pr. Laſt um 8 ß.

So geſchehen in Unſerer Raths-Verſammlung, Hamburg, den 20. Mai 1846.

Bekanntmachung № 289.

betr. den Verkehr mit Erdöl (petroleum), vom 16. Juni 1862.

In Berückſichtigung der Feuergefährlichkeit des neuerdings in den Handel gekommenen Erdöls (petroleum) und da zu erwarten ſteht, daß bedeutende Quantitäten dieſes Artikels hieſelbſt werden eingeführt werden, wird im Auftrage des Senats von der unterzeichneten Behörde hiedurch das Nachfolgende bekannt gemacht und verordnet:

1) Die Vorſchriften, welche in der Theerhofs-Ordnung vom 1. November 1841, ferner in der revidirten am 5. September 1855 publicirten Taxe und in der das Stürzen und Thariren in den Schuten verbietenden Bekanntmachung vom 27. April 1859 in Betreff des Terpentinöls enthalten ſind, finden im Weſentlichen auch auf das petroleum und auf die aus demſelben hergeſtellten Präparate Anwendung.

Es müſſen hiernach dieſe Artikel, bei Vermeidung der in den angezogenen Verordnungen angedroheten Strafen und Nachtheilen, ſofort bei ihrer Ankunft nach dem Theerhofe gebracht werden, und iſt es nicht erlaubt, dieſelben anderweitig zu lagern, ſtürzen und thariren zu laſſen. Nur für den zum Betriebe des Detailhandels erforderlichen Bedarf iſt es geſtattet, im eigenen Hauſe oder Lager ein Quantum von höchſtens 2 Oxhoft oder 1600 ℔ aufzubewahren.

2) Sobald ein Schiff, welches Erdöl (petroleum) oder daraus herrührende Präparate an Bord hat, hier ankommt, iſt der Capitain oder der Stellvertreter deſſelben verpflichtet, dem Beamten der Zolljacht Anzeige zu machen und die am Bord befindlichen Quantitäten dieſer Artikel genau aufzugeben, worauf die Hafenbehörde dem Schiffe einen geeigneten Liegeplatz anweiſen laſſen wird.

Ein Schiff, welches petroleum, gleichviel in welchen Quantitäten, geladen hat, darf kein Feuer und Licht am Bord haben und iſt das Tabak-Rauchen auf ſolchem Schiffe, ſowie beim Transport der Waare verboten. Zur Controlle dieſes Verbots wird von der Polizei-Behörde auf Koſten des Schiffes ein Wächter an Bord geſchickt.

Contraventionen gegen die Vorſchriften sub 2 haben angemeſſene Geldſtrafen zur Folge.

Hamburg, den 16. Juni 1862. Die Polizei-Behörde.

№ 290.

Fernere Bekanntmachung,

betr. den Verkehr mit Erdöl (petroleum) vom 23. Juli 1862.

Nachdem es ſich ergeben hat, daß die durch Verordnung vom 16. Juni d. J. getroffenen Beſtimmungen über die Behandlung und Lagerung von Petroleum (Erdöl) nicht vollſtändig genügen, bringt die unterzeichnete Behörde hiemittelſt im Auftrage des Senats die folgenden ferneren Vorſchriften zur öffentlichen Kenntniß:

1) Das unter 1 der Verordnung vom 16. Juni zur Lagerung im eigenen Hauſe oder Raume für den Detailhandel verſtattete Quantum von 1600 ℔ wird hiemit auf 300 ℔ beſchränkt.
2) Die Empfänger von als Stückgut hier ankommendem Petroleum ſind verpflichtet ſofort nach Eingang des betreffenden Advis der Polizei-Behörde Anzeige von dem Schiffe zu machen, mit welchem die Waare auf hier verladen iſt, damit bei Ankunft deſſelben die vorgeſchriebene Controlle eintreten kann.
3) Das Raffiniren von Petroleum in Privathäuſern iſt in der Stadt gänzlich unterſagt. In den Vorſtädten und im Landgebiete bedarf es dazu einer beſonderen von der Gelegenheit und Feuerſicherheit der betreffenden Lokalität abhängig zu machenden Erlaubniß der Polizei-Behörde, (für die Vorſtadt St. Georg) des Patrons von St. Pauli oder der Landherren.

Contraventionen gegen dieſe Vorſchriften haben, die Verantwortlichkeit für den angerichteten Schaden vorbehältlich, angemeſſene Geldſtrafen zur Folge.

Hamburg, den 23. Juli 1862. Die Polizeibehörde.

№ 291.

Bekanntmachung,

betreffend die Lagerung des rohen und raffinirten Petroleum, vom 24. Juli 1863.

Da es ſich herausgeſtellt hat, daß in dem Grade der Feuergefährlichkeit zwiſchen dem im Handel vorkommenden Petroleum im rohen und im raffinirten Zuſtande eine erhebliche Verſchiedenheit ſtattfindet, auf welche in den, dieſen Handelsartikel betreffenden, polizeilichen Bekanntmachungen vom 16. Juni und 23. Juli 1862, wegen derzeit mangelnder Erfahrung keine Rückſicht hat genommen werden können, ſo werden dieſe Bekanntmachungen nunmehr von der unterzeichneten Polizeibehörde, im Auftrage E. H. Senats, in nachſtehenden Punkten vervollſtändigt und beziehungsweiſe abgeändert.

1) Rohes Petroleum, Petroleum-Naphta und Petroleum, welches bei geringerer Temperatur als 30 Grad Reaumur in Dunſtform übergeht, dürfen nur auf dem Theerhofe — und anderweitig überall nicht — gelagert werden.
2) Raffinirtes Petroleum, welches bei einer Temperatur unter 30 Grad Reaumur keine entzündbare Dünſte ausſtrömt, darf
   a. dem Terpentinöl gleich, bis zu einer Quantität von höchſtens 1600 ℔ für den Detailhandel in Privat-Lokalitäten gelagert und
   b. von hier verladen werden, ohne daß es einer am Bord des die Waare aufnehmenden Schiffes zu ſtationirenden Polizeiwache bedarf.
3) Die Lagerung ſowohl des bezeichneten raffinirten Petroleums als auch des Terpentinöls in den geſtatteten Quantitäten iſt, abgeſehen von einem im Verkaufs-Locale vorräthig zu haltenden Quantum von höchſtens 300 ℔, nur erlaubt in mit gehöriger Ventilation verſehenen Kellern und zur ebenen Erde gelegenen Localitäten. Letztere dürfen keine Ausflüſſe nach Canälen, Straßen und Hofplätzen haben oder müſſen doch durch eine ſechszöllige Schwelle geſchützt ſein. Selbſtverſtändlich iſt alles Tabackrauchen in ſolchen Lokali-

Digitized by Google

täten verboten und sind sie mit keinem andern Licht als in Kugellaternen zu betreten. № 221.

4) Zur Constatirung der raffinirten Beschaffenheit des Petroleums wird eine, auf Veranlassung und auf Kosten des Eigenthümers oder Disponenten der Waare durch einen der beeidigten Handels-Chemiker vorzunehmende Untersuchung erfordert; und wird auf Grund des Attestes, welches solcher Sachverständige über die vorgefundene, der Bestimmung unter 2) entsprechende, Beschaffenheit der untersuchten Waare, unter genauer Bezeichnung und Angabe der Marken und Nummern der Waarenparthie, auszufertigen hat, die zur Auslieferung der Waare erforderliche Bescheinigung von dem Theerhofs-Aufseher ertheilt werden. Petroleum, welches nicht durch ein solches Attest legitimirt ist, wird als absolut feuergefährlich zum Verkehr außerhalb des Theerhofes nicht zugelassen.

Das Nähere in Betreff des hiebei einzuhaltenden Verfahrens und der dadurch veranlaßten, von den Betheiligten zu entrichtenden Gebühren und Kosten wird von der Theerhofs-Commission bekannt gemacht werden.

Uebrigens bleiben alle und jede Bestimmungen der polizeilichen Bekanntmachungen vom 16. Juni und 23. Juli 1862, so weit dieselben durch die vorstehenden Verfügungen nicht ausdrücklich aufgehoben oder abgeändert sind, in Kraft und Geltung.

Hamburg, den 24. Juli 1863. Die Polizei-Behörde.

Bekanntmachung, № 222.

bet. die Untersuchung der Entzündbarkeit des Petroleum, v. 24. Juli 1863.

Nachdem die Polizeibehörde in der Bekanntmachung vom 24. Juli d. J. mehrere allgemeine Vorschriften über die Behandlung des Petroleum erlassen hat, wird von der unterzeichneten Behörde das Verfahren festgesetzt, welches Behufs Untersuchung der Entzündbarkeit der einzelnen Parthien zu beobachten ist.

Jeder Importeur, beziehungsweise Eigner von Petroleum, welcher dasselbe in den hiesigen Verkehr zu bringen gedenkt, oder bei deren Weiterversendung von den polizeilichen Vorschriften, wie die früheren Bekanntmachungen sie enthalten, zu befreien wünscht, hat die Waare untersuchen zu lassen, und muß seine Absicht dem Theerhofsverwalter schriftlich anzeigen und dabei das Nähere zur genauen Bezeichnung der Parthie aufgeben.

Der Theerhofsverwalter wird sodann aus der Parthie Proben ziehen, und zwar, wenn die Parthie aus 100 Fässern oder weniger besteht, aus 5 Fässern, und für jede 100 Fässer, um welche die Parthie größer ist, aus 2 Fässern mehr, wobei jedes angefangene 100 für die volle Zahl gilt. Als eine Parthie kann nur eine solche angesehen werden, welche dieselbe Marke mit fortlaufenden Nummern hat, in demselben Schiffe gekommen und von denselben Absendern an denselben Empfänger adressirt war.

Diese Proben, deren Größe auf ½ ℔ bestimmt wird, hat der Theerhofsverwalter in, von dem Eigner nach Vorschrift zu liefernde, Blechbüchsen zu füllen, diese zu plombiren und sie einem der Handelschemiker zuzusenden, unter gleichzeitiger Aufgabe des Namens des Importeurs oder Eigners, des Schiffes, welches die Waare gebracht hat, der Marke und Nummern der Parthie, und der Nummer der Fässer, aus welchen jede einzelne Probe genommen ist.

Nachdem der Chemiker die Untersuchung beendet, hat er darüber ein Attest auszustellen enthaltend:

Größe und Marke und Nummern der Parthie,

den Namen des Schiffs, welches die Parthie gebracht hat,

№ 292. den Namen des Importeurs, beziehungsweise des derzeitigen Eigners, das Resultat jeder einzelnen Probe.

Wenn unter den Proben sich eine oder einige befinden, die bei einem niedrigeren Wärmegrad als 30 Grad Réaumur entzündbar sind, oder gegen deren Zulassung sonst Einwendungen zu machen sind, so gilt die ganze Parthie für unzulässig zum hiesigen Verkehr.

Diese Atteste werden durch den Handelschemiker dem Theerhofsverwalter zugesandt, welcher dieselben sofort nach der Folge der Einlieferung in ein Buch unter Nummer und Folio eintragen läßt, und diese Nummer und Folium auf dem Attest verzeichnet.

Wenn die Parthie als zum hiesigen Verkehr zulässig sich erwiesen hat, und der Eigner davon einzelne Theile verkauft, so hat der Theerhofsverwalter darüber Specialatteste auszustellen, worin auf jenes Generalattest Bezug genommen wird. Diese Specialatteste sind den Everführern, welche das Petroleum abnehmen, mitzugeben und haben die Everführer solche bei der Einfuhr in den Baum den Zollbeamten, bei anderweitiger Verladung auf das Wachtschiff abzuliefern.

Die Zollbeamten sind angewiesen, kein Petroleum ohne ein solches Attest einführen zu lassen. Sollte der Versuch gemacht werden, Petroleum ohne ein solches Attest einzuführen, so sind die Beamten angewiesen, das Fahrzeug anzuhalten und der Polizei sofort Anzeige davon zu machen.

Die Kosten der Atteste trägt der Importeur, beziehungsweise der Eigner der Parthie.

Bis Erfahrungen vielleicht eine Ermäßigung erlauben, sind für die Untersuchung jeder einzelnen Probe an die Handelschemiker die in der Bekanntmachung vom 20. März 1863 festgesetzten 2 ℔ 8 ß zu bezahlen; für jedes Specialattest des Theerhofsverwalters 2 ß.

Hamburg, den 24. Juli 1863. Die Theerhofs-Commission.

№ 293.

Polizei-Mandat,

betr. Lagerung des Oleum petrae. vom 27 October 1863.

Nachdem es zur Frage gekommen, ob die in der Verordnung vom 24. Juli d. J. wegen Lagerung des Petroleum erlassenen Verfügungen auch auf die im Handel unter dem Namen oleum petrae (Steinöl, Bergöl) vorkommende Substanz Anwendung zu finden haben und nachdem es nachgewiesen worden ist, daß die Lagerung dieser zu medicinischen Zwecken dienenden Substanz bis zu einer gewissen Quantität für die Privatlager der Droguenhändler nicht wohl zu entbehren ist, macht die Polizei-Behörde mit Zustimmung Hohen Senats hiedurch bekannt,

daß es ausnahmsweise den Droguisten gestattet ist, in ihren Verkaufslocalen oder in anderen geeigneten Räumlichkeiten das oleum petrae (Steinöl, Bergöl) bis zu höchstens 300 ℔ zu lagern.

Hamburg, den 27. October 1863. Die Polizei-Behörde.

№ 294.

Bekanntmachung,

betr. die Versendung von, auf dem Theerhof gelagertem Petroleum, vom 22. März 1864.

Der Theerhofs-Deputation sind Beschwerden zugekommen, daß, wenn Eigner von Petroleum von ihrem Lager auf dem Theerhofe per Eisenbahn versenden wollen, die Ablieferung verzögert werde, unter der Bemerkung, daß es an Zeit fehle, solche

Digitized by Google

noch an demſelben Tage zu beſchaffen. Die Deputation hat deshalb Unterſuchungen angeſtellt, ob die Schuld an der Verwaltung liege. Dieſe haben ergeben, daß in der Regel der Everführer erſt am Morgen des Tages, an welchem die Verladung geſchehen ſoll, ſich mit den Papieren zu melden pflegt, und iſt es leicht einzuſehen, daß, wenn irgend ein bedeutendes Quantum verladen werden ſoll, das Herausnehmen aus dem Lager, das zum Verſand Fertigmachen, das Wägen und Abſetzen, ſich nicht mehr an dem Tage beſchaffen läßt. Auch durch Annahme einer großen Anzahl Arbeiter, ſelbſt wenn dieſes augenblicklich thunlich wäre, würde der Zweck nicht erreicht werden können. № 294.

Die Deputation erſucht daher die Herren Kaufleute, welche Petroleum per Eiſenbahn verſenden wollen, am zweiten Tage vor der Verladung, Morgens, auf dem Theerhofe die ſchriftliche Aufgabe über die zu verſendende Parthie zu machen, wobei zugleich die Marke, welche ſie erhalten ſoll (welche möglichſt einfach zu wählen iſt), anzugeben iſt. Die Deputation hofft, daß auf dieſe Weiſe der Veranlaſſung zu der erwähnten Beſchwerde vorgebeugt werden werde.

Der Deputation iſt ferner eine Beſchwerde zugekommen, daß von einigen Maklern zu viele und zu große Proben gezogen worden ſind. Um dieſem Mißbrauche vorzubeugen, erſucht die Deputation die Herren Kaufleute, denjenigen Perſonen, welchen Verkaufsproben zu ziehen ſie geſtatten wollen, jedesmal eine ſchriftliche Autoriſation dazu, unter Bemerkung des Gewichts der Proben, mitzugeben. Sie wird den Aufſeher beauftragen, ohne ſolche ſchriftliche Autoriſation des Eigners keine Verkaufsproben verabfolgen zu laſſen.

Hamburg, den 22. März 1864. Die Theerhofs-Deputation.

Revidirte Bekanntmachung, № 295.

betr. die Aufbewahrung und den Transport von Schießpulver, vom 15. April 1864.

§ 1. In keinem Privathauſe, ſei es in der Stadt, den Vorſtädten oder dem Landgebiet, darf mehr als höchſtens 10 ℔ Pulver vorräthig ſein. Nur Pulverhändler dürfen zu ihrem Geſchäftsbedarf einen Vorrath bis höchſtens 25 ℔ in ihrem Hauſe oder Geſchäftslokal halten, welcher Vorrath jedoch an einem ſicheren Ort, wo niemals geheizt noch offenes Licht gebraucht noch geraucht wird, aufzubewahren iſt. Quantitäten von über 25 ℔ müſſen unter allen Umſtänden in dem Magazin auf der Baſtion Ulricus oder in dem Magazin auf der Winterhuder Feldmark aufbewahrt werden.

§ 2. In dem Magazin auf Ulricus kann Handelspulver bis zu einem Geſammtquantum von 3000 ℔ und zwar für jede Privatperſon bis zu 100 ℔ untergebracht werden. Größere Quantitäten als 100 ℔ einem Einzelnen zugehörend und auch geringere Quantitäten, wenn bereits 3000 ℔ daſelbſt lagern, müſſen in das Magazin auf der Winterhuder Feldmark gebracht werden.

§ 3. Alles hierher kommende Schießpulver, daſſelbe möge nun blos zur Durchfuhr beſtimmt ſein oder nach einem der Pulvermagazine gebracht werden, muß in dichten Fäſſern oder Kiſten enthalten und darf nicht loſe in die Fäſſer oder Kiſten geſchüttet, ſondern es muß außerdem in verzinnten Blechdoſen oder in dichten Säcken oder in kleinen gut verſchloſſenen Papierpacketen verpackt ſein, ſo daß keine Verſtreuung von Pulver, weder innerhalb der Fäſſer oder Kiſten, noch auch nach außen hin ſtattfinden kann. Auch dürfen die Fäſſer oder Kiſten nicht mit eiſernen unverzinnten Nägeln, Stiften noch ſonſt mit Eiſentheilen verſehen ſein.

Pulver ohne dieſe gehörige Verpackung wird auf Koſten des Eigners umgepackt.

§ 4. Zur Einbringung von Pulver in die Stadt oder die Vorſtädte, zum Transport durch dieſelben ſowie zum Transport nach oder von dem Magazin auf der Winterhuder Feldmark iſt von der Polizeibehörde ein Erlaubnißſchein einzuholen.

№ 295. § 5. Aller Transport von Pulver durch die Stadt oder die Vorſtädte ſowie nach oder von dem Magazin auf der Winterhuder Feldmark ohne Ausnahme darf nur unter Militaireſcorte geſchehen. Die Eſcorte nach und von dem Magazin auf der Winterhuder Feldmark iſt auf der Commandantur, die Eſcorte zum Transport nach und von dem Magazin auf Utricus ſowie zur Durchfuhr von dem zunächſt gelegenen Wachpoſten zu requiriren. Zum Transport von einem Magazin in das andere iſt die Eſcorte ſtets auf der Commandantur zu requiriren.

Bei Requiſition der Eſcorte iſt jedesmal der Erlaubnißſchein der Polizeibehörde vorzuzeigen.

§ 6. Fuhrleute, welche Pulver geladen haben, müſſen außerhalb der Stadt und beziehungsweiſe der Vorſtädte ſo lange halten, bis die Eſcorte angelangt iſt. Sie haben den Weiſungen der Eſcorte pünktlich Folge zu geben.

§ 7. Für die nach dem hieſigen Hafen beſtimmten Seeſchiffe gelten die folgenden Beſtimmungen.

Beträgt die an Bord befindliche Quantität Pulver mehr als höchſtens 800 ℔, ſo hat das Schiff auf einem gefahrloſen Platz auf der Unterelde in der Gegend von Twielenfleth zu ankern. Iſt das Pulver nicht hierher beſtimmt, ſo muß daſſelbe dort umgeladen werden; ſoll dagegen das Pulver hier eingebracht werden, ſo muß daſſelbe von dort ſowohl der Zollwache als der Polizeibehörde angemeldet und von letzterer der Erlaubnißſchein zum Einbringen eingeholt werden. Es ſind ſodann die Verfügungen dieſer Behörden wegen des Heraufkommens des Schiffes und der Löſchung des Pulvers genau zu befolgen.

Ueberſteigt die Quantität Pulver, welche ſich an Bord befindet, nicht 800 ℔, ſo darf zwar das Schiff heraufkommen, indeß iſt die Quantität, auch wenn das Pulver nur zum eigenen Gebrauch beſtimmt iſt, ſofort bei der Zollwache anzugeben und es ſind deren weitere Verfügungen genau zu befolgen.

Hat das Schiff einen Lootſen angenommen, ſo iſt dieſer verpflichtet, den Capitain zu befragen, ob er Pulver an Bord habe, und in ſolchem Falle auf die genaue Befolgung der vorſtehenden Beſtimmungen zu achten.

§ 8. Die von der Norderelbe kommenden Flußſchiffe, welche Schießpulver geladen haben, dürfen nicht weiter fahren als bis zum äußerſten Oſtende der großen Veddel; dort müſſen ſie, unter Aufziehung einer nicht zu kleinen ſchwarzen Flagge am Maſte, ankern und ſich ſodann unverzüglich bei dem Hafenmeiſter des Oberhafens melden. Die von der Süderelbe durch den Köhlbrand oder den Reihenſtieg mit Pulverladung kommenden Fahrzeuge haben, ebenfalls unter Aufziehung einer ſchwarzen Flagge, im Köhlbrand, beziehungsweiſe unterhalb des Reiherſtiegs im Fahrwaſſer der Elbe zu ankern und ſich ſofort bei der Zollwache zu melden.

Außerdem haben die Führer aller ſolchen Schiffe von den gedachten Ankerplätzen aus den erforderlichen Erlaubnißſchein zum Einbringen des Pulvers von der Polizeibehörde einzuholen und übrigens die Weiſungen der betreffenden Behörden genau zu befolgen.

An Bord ſolcher Schiffe darf weder geraucht noch Feuer angemacht noch offenes Licht gebrannt werden.

Den Behörden in Harburg und Wittenberge ſind dieſe Verfügungen mit dem Erſuchen mitgetheilt worden, die Schiffer und ſonſtigen Betheiligten davon behufig in Kenntniß zu ſetzen.

§ 9. Pulver darf nur bei St. Pauli und beziehungsweiſe am Grasbrook gelöſcht werden.

§ 10. Kleine Fäſſer oder Kiſten mit nicht mehr als 50 ℔ Pulver können in Säcke eingewickelt unter vorſchriftsmäßiger Eſcorte nach und von den Magazinen getragen, müſſen jedoch auf den in § 14 vorgeſchriebenen Wegen oder, falls ſie zum Detailverkauf oder Privatgebrauch anderswohin aus den Magazinen abgeholt werden, auf dem nächſten Wege, und zwar ohne Aufenthalt, nach ihrem Beſtimmungsort transportirt werden.

Quantitäten über 50 ℔ dürfen, ſofern ſie nicht per Axe hierhergelangt ſind und auf derſelben Axe unmittelbar in die Magazine gebracht oder hier lediglich durchgeführt werden, nur mittelſt eines der auf dem Bauhofe befindlichen, ausſchließlich zum Transport von Pulver beſtimmten Wagen nebſt haarenen Decken, welche bei dem Bauhofaufſeher zu requiriren ſind, transportirt werden. (Vgl. jedoch § 17). Jede Benutzung anderer Wagen zum Pulvertransport iſt verboten. № 295.

Die Pulverwagen nebſt Decken müſſen noch an dem nämlichen Tage, an welchem ſie verabfolgt ſind, an den Bauhof zurückgeliefert werden. Derjenige, der ſie hat abholen laſſen, haftet für jeden Schaden oder Mangel an den betreffenden Gegenſtänden und entſcheidet darüber nöthigenfalls die Polizeibehörde.

§ 11. Mit dem Löſchen von Pulver oder wenn es per Axe hierhergekommen iſt, mit dem Abladen deſſelben darf nicht eher begonnen werden, bis die Escorte und beziehungsweiſe der Pulverwagen an dem betreffenden Orte angelangt ſind.

§ 12. Beim Aufladen der Pulverfäſſer oder Kiſten auf die im § 10 gedachten Wagen müſſen die Fäſſer oder Kiſten ſorgfältig nachgeſehen und in haarene Decken ſo eingeſchlagen werden, daß ſie nicht rollen noch einander berühren können. Sodann wird der Deckel des Wagens zugemacht.

Mehr als höchſtens 1000 ℔ dürfen auf Einen Wagen nicht geladen und muß bei größeren Quantitäten ein zweiter Wagen genommen werden. Es ſind dabei die Anweiſungen des escortirenden Soldaten genau zu befolgen.

§ 13. Der Transport von Pulver durch das Hafenthor in die Stadt und ebenſo derjenige durch die Kanäle der Stadt iſt verboten.

§ 14. Der Transport von Pulver, welches in St. Pauli gelöſcht wird, geſchieht:

a. um in das Magazin auf Ulricus gebracht zu werden, durch's Millernthor und von dort auf dem Fußſteige neben dem Stadtgraben;
b. um in das Magazin auf der Winterhuder Feldmark gebracht zu werden, auf der Fahrſtraße über das Glacis zwiſchen Millernthor und Holſtenthor, durch die Carolinenſtraße, Schröderſtiftſtraße, Schlump, durch den Schlagbaum an der hohen Luft, den Weg nach dem Eppendorfer Schlagbaum, von da durch Eppendorf, Winterhuderbrücke und durch Winterhude.

Der Transport von Pulver, welches am Grasbroot gelöſcht wird, geſchieht:

a. um in das Magazin auf Ulricus gebracht zu werden, durch's Brookthor über die Wälle auf dem Fahrwege bis zur Esplanade, durch die Esplanade, von da auf dem Wallfußſteig neben dem Stadtgraben;
b. um in das Magazin auf der Winterhuder Feldmark gebracht zu werden, durch's Brookthor über die Wälle zum Steinthor hinaus, durch die große Allee, bei dem Strohauſe, durch die Straßen beim Berlinerthor und bei dem Lübeckerthor zum Lübeckerthor hinaus über den Mühlendamm, Kuhmühle, Schürbeck und von da auf dem Wege nach Winterhude.

Der Transport durch's Lübeckerthor oder Berlinerthor nach dem Magazin auf Ulricus geſchieht:

auf dem nächſten Wege nach dem Steinthor, über'n Wall (Fahrweg) durch die Esplanade und von da auf dem Wallfußſteig neben dem Stadtgraben.

Der Transport von Pulver außerhalb des Lübeckerthors und Berlinerthors nach der Winterhuder Feldmark geſchieht:

durch Schürbeck und von da auf dem Wege nach Winterhude.

Dieſe Wege gelten in entgegengeſetzter Richtung, wenn Pulver von den reſp. Magazinen nach den genannten Plätzen transportirt wird.

Der Transport von Pulver vom Magazin auf der Winterhuder Feldmark nach dem Magazin auf Ulricus, oder von letzterem nach erſterem Magazin, geſchieht:

durch Winterhude, Eppendorf, Rotherbaum, durch's Dammthor auf dem Wallfußſteig längs des Stadtgrabens.

Vor dem Magazin auf Ulricus darf der Wagen nicht gewendet werden; iſt er vom Millernthor hergekommen, muß er in der Richtung nach dem Dammthor weiter-

№ 295. fahren, ist er vom Dammthor hergekommen, in der Richtung nach dem Holstenthor fahren.

Wagen, die Pulver nach dem Magazin auf der Winterhuder Feldmark bringen oder aus diesem Magazin abholen, müssen ca. 100 Schritt von dem gedachten Magazin entfernt anhalten und warten, bis ihnen der Magazin-Aufseher den Platz anweist, wohin sie behufs Ab- oder Aufladens hinfahren sollen. Auch vor diesem Magazin ist das Wenden der Wagen nicht erlaubt.

§ 15. Es darf nur Schritt vor Schritt und unter steter Begleitung der Escorte gefahren, auch nicht geraucht werden. Sollte während des Fahrens Pulver verstreuet werden, so muß der Wagen sogleich still halten und dem Schaden abgeholfen werden.

Alle in die Nähe eines solchen Pulverwagens kommenden Fuhrleute und Reiter müssen auf Aufforderung der Escorte die Pferde nur im Schritt gehen lassen.

§ 16. In das Magazin auf der Winterhuder Feldmark kann Pulver eingebracht werden an allen Werktagen in den Monaten Januar, November und December von 8 Uhr Morgens bis 3 Uhr Nachmittags, in den Monaten Februar und October von 7 Uhr Morgens bis 4 Uhr Nachmittags, in den übrigen Monaten von 6 Uhr Morgens bis 6 Uhr Nachmittags.

Entnommen werden aus diesem Magazin kann an allen Werktagen in den Monaten Januar, November und December von 8 Uhr Morgens bis 1 Uhr Nachmittags, in den Monaten Februar und October von 7 Uhr Morgens bis 2 Uhr Nachmittags, in den übrigen Monaten von 6 Uhr Morgens bis 5 Uhr Nachmittags.

In dem Magazin auf Ulricus kann untergebracht, beziehungsweise aus diesem Magazin kann entnommen werden an allen Werktagen zwischen 9 und 12 Uhr Vormittags und von 2 bis 4 Uhr Nachmittags.

§ 17. Beim Abholen von Pulver aus den Magazinen ist ebenso zu verfahren wie beim Einbringen; jedoch dürfen Partieen bis höchstens 100 ℔, welche an Bord von Schiffen gebracht werden sollen, in gehöriger Verpackung und in haarene Decken eingeschlagen, unter vorschriftsmäßiger Escorte auf Karren transportirt werden.

§ 18. Jede Uebertretung dieser Vorschriften wird polizeilich mit einer Geldstrafe von 5 bis 100 Thaler oder mit Gefängniß von 3 Tagen bis 4 Wochen, und wenn sich durch erweisliche Fahrlässigkeit ein Unglück ereignet haben sollte, strafrechtlich schärfer geahndet.

Bei versuchter heimlicher Einbringung von Pulver tritt überdies die Strafe der Confiscation desselben ein.

§ 19. An Gebühren ist zu entrichten: für den bei der Polizeibehörde einzuholenden Erlaubnißschein 4 ß; für den jedesmaligen Gebrauch eines Pulverwagens sammt haarenen Decken 1 ℳ; an die Escorte nach oder von dem Magazin auf der Winterhuder Feldmark 12 ß; an die Escorte nach oder von dem Magazin auf Ulricus, sowie bei der Durchfuhr durch die Stadt und die Vorstädte 4 ß; an die Escorte von einem Magazin zum anderen 12 ß; für das Hineinschaffen oder Herausschaffen eines jeden in eines der Magazine eingehenden oder aus demselben ausgehenden Fasses oder einer Kiste 4 ß. Wird aus einem Fasse oder einer Kiste nur ein Theil des Inhalts abgeholt, so ist dieselbe Gebühr wie für ein Faß oder eine Kiste zu entrichten.

Hamburg, den 15. April 1864. Gegeben in der Versammlung des Senats.

№ 296. # Bekanntmachung,

betreffend die Marktordnung für den öffentlichen Central-Schlachtviehmarkt in der Vorstadt St. Pauli, vom 23. April 1864.

Nachdem die Herstellung des auf dem Heiligen Geistfelde in der Vorstadt St. Pauli angelegten öffentlichen Central-Schlachtviehmarktes nunmehr im Wesentlichen vollendet ist, wird derselbe hiermit den Betheiligten zur Benutzung vom Beginne des

nächsten Monats an übergeben, und die nachfolgende Marktordnung zur öffentlichen Kunde gebracht. № 296.

Hamburg, den 25. April 1864. Das Patronat der Vorstadt St. Pauli.

Markt-Ordnung

für den öffentlichen Central-Schlachtviehmarkt in der Vorstadt St. Pauli.

§ 1. Der Schlachtviehmarkt wird in jeder Woche drei Mal abgehalten, und zwar:

am Montag und Donnerstag für Groß- und Kleinvieh,

am Mittwoch für Kleinvieh.

An Festtagen fällt der Markt aus, doch wird derselbe an dem darauf folgenden Werktage abgehalten.

§ 2. Der Markt wird im Sommer von Morgens 5 Uhr, im Winter von 7 Uhr an bis Nachmittags 2 Uhr abgehalten.

§ 3. Für das an den Markt gebrachte Vieh ist bei der Zuführung auf den Markt als Stellgeld an den Marktvogt zu entrichten:

für Großvieh .... 4 ß

„ Kälber und Schweine.. 1 „

„ Schafe. . ..... ½ „

Für das auf den Markt gebrachte und dort nicht verlaufte Vieh ist kein Stellgeld zu entrichten.

§ 4. Die Eigenthümer des an den Markt gebrachten Viehes, so wie die Viehtreiber und sonst bei dem an den Markt gebrachten Vieh beschäftigten Personen haben den Anweisungen und Anordnungen des Marktvogtes unbedingt Folge zu leisten, und zwar bei einer vom Patronate zu bestimmenden Strafe.

Die Viehhändler und Commissionaire sino verpflichtet, wenn sie eine außergewöhnlich große Anzahl von Vieh an den Markt zu bringen beabsichtigen, hiervon den Marktvogt den Tag vor dem Markttage und zwar so zeitig in Kenntniß zu setzen, daß derselbe die etwa erforderlich werdenden Dispositionen noch zu treffen im Stande sei.

Für die Benutzung der Waage ist zu entrichten:

für ein Stück Großvieh. . 4 ß

„ „ „ Kleinvieh ... 1 „

und sind die Waagezettel vom Marktvogt unentgeltlich in duplo zu ertheilen.

§ 5. Falls die Tödtung eines an den Markt gebrachten Stückes Vieh daselbst nothwendig wird, ist dem Marktvogt für das Schlachten zu entrichten:

für ein Stück Großvieh .... 3 ℔ — ß

„ „ Schwein .... 1 „ 8 „

„ „ Kalb ..... — „ 12 „

„ „ Schaf..... — „ 8 „

§ 6. Auf dem Marktplatze stattfindende Differenzen in Betreff der Markt-Ordnung sind, wenn deren Ausgleichung durch den Marktvogt nicht erwirkt werden kann, dem Patronate zur Anzeige zu bringen, und ist Jeder befugt, vorkommende Beschwerden dem Patronate zur weiteren Verfügung anzumelden.

Contraventionen gegen die Markt-Ordnung stehen zur Entscheidung des Patronates.

Hamburg, den 23. April 1864. Das Patronat der Vorstadt St. Pauli.

Bekanntmachung,

№ 297.

betreffend die Expeditions-Zeiten des Zolls und der Accise,
vom 28. December 1860.

Die Expeditions-Zeiten des Zolls und der Accise, sowohl an den Haupt-Comtoiren als an den sämmtlichen Stätten, bleiben, nach dem mit dem 31. December d. J. eintretenden Aufhören der Sperre, dieselben wie bisher.

Hamburg, den 28. December 1860. Die Zoll- und Accise-Deputation.

Digitized by Google

№ 298.

Bekanntmachung,

betreffend die Expeditionszeiten des Zolles und der Accise an den Thoren und Bäumen, vom 28. März 1861.

Im Auftrage Eines Hohen Senats macht die unterzeichnete Deputation bekannt, daß vom 1. April d. J. an die Expeditionszeiten des Zolles und der Accise an den Thoren und Bäumen sind, wie folgt:

im Monat	am Morgen von 6 Uhr	am Abend bis 6 Uhr.
Januar		
Februar	„ 6 „	„ 7 „
März	„ 5 „	„ 8 „
April	„ 4½ „	„ 8 „
Mai	„ 4½ „	„ 9 „
Juni	„ 4½ „	„ 9½ „
Juli	„ 4½ „	„ 9½ „
August	„ 4½ „	„ 9 „
September	„ 4½ „	„ 8 „
October	„ 5 „	„ 8 „
November	„ 6 „	„ 7 „
December	„ 6 „	„ 6 „

Hamburg, den 28. März 1861. Die Zoll- und Accise-Deputation.

№ 299.

Verordnung,

betreffend die Accise-Abgabe, vom 20. December 1861.

Der Senat hat in Uebereinstimmung mit der Bürgerschaft für die Dauer des Jahres 1862 eine Revidirte Consumtions-Accise-Verordnung nebst Accise-Tarif beschlossen, und verkündet solche hierdurch als Gesetz, unter dem Bemerken, daß diese Verordnung sammt Tarif mit dem 1. Januar 1862 in Kraft tritt und der Abdruck derselben bei dem Rathsbuchdrucker Meißner zu haben ist.

Gegeben in der Versammlung des Senats. Hamburg, den 20. December 1861.

№ 300.

Reglement,

in Betreff der am 31. December 1861 innerhalb der Accise-Linie befindlichen Spirituosen, vom 20. December 1861.

Da die am heutigen Tage publicirte revidirte Accise-Ordnung am 1. Januar 1862 in Kraft zu treten hat, so macht die Zoll- und Accise-Deputation, in Gemäßheit des § 103 der gedachten Verordnung, folgendes Reglement hierdurch bekannt.

Die Inhaber der Läger von Spirituosen, deren Vorräthe in Folge eines Niederlage-Credits ohne baare Entrichtung der Accise eingeführt worden sind, haben am 31. December d. J. am Haupt-Accise-Comtoir eine doppelt ausgefertigte genaue Aufgabe der davon an diesem Tage noch lagernden Quantitäten, sowie in ihren Händen befindlichen unberichtigten Niederlage-Scheine und Ausgangs-Scheine einzureichen, damit das Ordnen ihrer Niederlage-Conten sofort erfolgen und die zu zahlende Accisesumme festgestellt und erhoben werden kann, sobald die Richtigkeit ihrer Angaben durch Besichtigung abseiten Accise-Angestellter constatirt ist.

Die hiesigen Branntweinbrenner haben über die aus dem veraccisten Mengkorn und Malz fabricirten Spirituosen, welche am 31. December d. J. noch bei ihnen lagern, sowie über die veracciseten Quantitäten Mengkorn und Malz, welche sich entweder in der Maische befinden oder noch unbenutzt bei ihnen vorhanden sind, am

31. December d. J. am Haupt-Acciſe-Comtoir ein Verzeichniß in doppelter Ausfertigung einzureichen, damit ſobald die Statt gehabte Reviſion abſeiten Acciſe-Angeſtellter die Richtigkeit der Aufgabe conſtatirt hat, die Summe berechnet werden kann, welche der Betheiligte von der bereits entrichteten Acciſe zurückzuerhalten hat. № 300.

Ebenſo iſt von Denjenigen, welche am 31. December 1862 mehr als 2 Oxhofte Spirituoſen, welche nicht zur Niederlage declarirt, ſondern wofür die Eingangs-Acciſe bereits entrichtet worden, auf Lager haben, ebenfalls am 31. December d. J. eine Aufgabe in doppelter Ausfertigung am Haupt-Acciſe-Comtoir einzureichen, und werden auch dieſe Vorräthe von Acciſe-Angeſtellten controlirt und nach Richtigbefinden die bezahlte Acciſe zurück vergütet werden.

Ueber die bei der Einfuhr auf Tranſito declarirten Spirituoſen, in Betreff welcher Acciſe-Paſſirſcheine ertheilt worden ſind, iſt, falls ſolche am 31. December d. J. noch nicht wieder ausgeführt ſind, gleichfalls am ebengenannten Tage eine doppelt ausgefertigte Erklärung, daß ſolche noch lagern, nebſt den erhaltenen Acciſe-Paſſirſcheinen, am Haupt-Acciſe-Comtoir einzureichen. Auch dieſe als noch lagernd angegebenen Gegenſtände werden der Controle abſeiten Acciſe-Angeſtellter unterzogen werden.

Sämmtliche vorſtehend angeführten Spirituoſen müſſen ſo placirt werden, daß ſie der Reviſion leicht zugänglich ſind. In den einzureichenden Aufgaben muß die Zahl, die Marke und die Nummer der Gebinde und deren Inhalt, ſoweit die Qualität und Stärke aufgeführt werden; auch iſt bei jedem Gebinde die Localität anzugeben, wo es ſich befindet.

Dieſe Läger müſſen ſo lange unberührt liegen bleiben, bis die von Acciſe-Beamten vorzunehmende Reviſion, welche ſo ſchnell als möglich beſchafft werden ſoll, Statt gefunden hat und das eine Exemplar der eingelieferten Aufgabe, auf welcher die Richtigkeit derſelben vom Acciſe-Inſpector beſcheinigt wird, den Lager-Inhabern zurückgegeben worden iſt.

Die Zoll- und Acciſe-Deputation macht darauf aufmerkſam, daß bei allen dieſen Aufgaben die Declaranten die größte Gewiſſenhaftigkeit und Genauigkeit anzuwenden haben, indem die Unrichtigkeit derſelben die in der Acciſe-Ordnung angedrohten Strafen zur Folge haben würde.

Die Declarationsformulare für die Inhaber von Spirituoſen-Lägern können vom Montage, den 23. d. M. an, am Haupt-Acciſe-Comtoir unentgeltlich abgefordert werden.

Hamburg, den 20. December 1861. Die Zoll- und Acciſe-Deputation.

Bekanntmachung, № 301.

betreffend die von der Acciſe befreiten Artikel, vom 20. December 1861.

Diejenigen Artikel, welche am 1. Januar 1862 von der Acciſe befreit ſind, als: Gasflüſſigkeit, Eſſig, Kartoffelmehl, Lichte, Fett, Mineralwaſſer, Sodawaſſer, Brauſelimonade, Butter, Käſe aller Art, Brennmaterialien und Baumaterialien müſſen am 31. December 1861 ausgeführt worden ſein, wenn dafür Rückacciſe beanſprucht werden ſoll, oder die ausgeführten Quantitäten bei der Abrechnung der Niederlage- und Paſſirſcheine in Rechnung gebracht werden ſollen, ſelbſt wenn deren Gültigkeitstermine über den 31. December d. J hinausgehen.

Für Spriet, Gasflüſſigkeit, Eſſig, Kartoffelmehl. Lichte, Fett, Mineralwaſſer, Sodawaſſer, Brauſelimonade, Butter, Käſe aller Art, Brennmaterialien und Baumaterialien, wenn ſie bis zum 31. December d. J., nur der Veränderung des Acciſe-Tarifs wegen hier auspaſſiren, um nach dem 1. Januar 1862 als accifefreie Gegenſtände wieder hier eingeführt zu werden, iſt die zollfreie Wieder-Einfuhr, und zwar bis zum 14. Januar 1862, geſtattet.

Eine jede derartige Waare muß bei der Ausfuhr mit der im § 5 der Zoll-Verordnung vorgeſchriebenen Ausgangs-Declaration begleitet ſein, und in dem be-

Digitized by Google

№ 301. treffenden Eingangszollzettel für die zollfreie Wieder-Einfuhr, welcher vorher zur Expedirung am Haupt-Zoll-Comtoir einzureichen ist, muß, unter Bezugnahme auf das Datum der verabreichten Ausgangs-Declaration, auf Bürgereid resp. an Eidesstatt erklärt werden:

„daß die Waare nur der Veränderung des Accise-Tarifs wegen im December 1861 von hier ausgeführt worden ist."

Falls solche Waaren als Transitogut hier einpassirt sind, ist, anstatt der Verabreichung der Transitozettel No. 3, an der Ausgangsstätte nur die Nummer derselben in der vorhin erwähnten Ausgangs-Declaration anzugeben. Für die zollfreie Wieder-Einfuhr solcher zum Transito declarirten Waaren bis zum 14. Januar 1862 müssen ebenfalls Zollzettel am Haupt-Zoll-Comtoir gelöst werden.

Hamburg, am 20. December 1861. Die Zoll- und Accise-Deputation.

№ 302. Revidirte Consumtions-Accise-Verordnung und Tarif der Consumtions-Accise,

vom 20. December 1861.

(Man vergleiche die Anmerkung zu No. 137, Seite 216, dieses Archivs. — Eine wesentliche Abänderung dieser revidirten Verordnung bestand in der Aufhebung der bis dahin in Anwendung gewesenen Eingangs-Accise für deutsche Spirituosen und in der Aufhebung und Ermäßigung verschiedener Accise-Ansätze.)

№ 303. Verordnung,

betr. die Accise-Abgabe, 29. December 1862.

Der Senat hat in Uebereinstimmung mit der Bürgerschaft beschlossen, und verkündet hiedurch als Gesetz:

Die revidirte Accise-Verordnung vom 20. December 1861 ist, mit Ausnahme der in den §§ 5, 8 und 78 enthaltenen Bestimmungen über die vom 1. Januar 1863 an hinwegfallende Accise-Controlle am Ferdinandsthor, Steinthor, Klosterthor, Deichthor und Deichthorbaum, bis Ende Septembers 1863 prolongirt.

Hamburg, den 29. December 1862. Gegeben in der Versammlung des Senats.

№ 304. Verordnung,

betr. die Accise-Abgabe, vom 23. December 1863.

Der Senat hat in Uebereinstimmung mit der Bürgerschaft beschlossen und verkündet hiedurch als Gesetz:

Die revidirte Accise-Verordnung vom 20. December 1861 ist, mit den nachstehenden am 1. Januar 1864 in Kraft tretenden Abänderungen bis zum Ende des Jahres 1864 prolongirt.

1) Die Accise ist auf Wein und Spirituosen, Bier, Brodstoffe und Fleisch beschränkt.
2) Die Eingangs-Accise auf Mehl und Fleisch ist, wie aus dem untenstehenden Tarif ersichtlich, herabgesetzt.
3) Der § 21 der Accise-Verordnung lautet künftig wie folgt:

Die Spirituosen-Accise ist außer von den in § 19 aufgeführten Personen (Schenkwirthen) auch von allen Weinhändlern, Branntweinbrennern, Destilateuren, Krügern und sonstigen Verkäufern von Spirituosen zu entrichten, sofern sie dieselben innerhalb des Accise-Bezirks en detail verkaufen.,

Digitized by Google

Unter einem Verkauf en detail ist jeder Verkauf zu verstehen, bei welchem dem Käufer nicht gleichzeitig mindestens ein Anker oder eine Quantität von 40 Quartierbouteillen verabfolgt wird, es sei denn, daß der Verkauf nachweislich an einen bekannten Wiederverkäufer oder Ausschenker geschieht, welcher selbst der Spirituosentaxe unterworfen ist. № 304.

Gegeben in der Versammlung des Senats. Hamburg, den 23. December 1863.

Tarif der Consumtionsaccise,

wie solcher am 1. Januar 1864 in Kraft tritt.

Gegenstände, welche der Abgabe unterworfen sind.	Quantitäten, nach welchen die Accise zu erheben ist.	Zu erlegende Accise. ℳ	ß
Getränke und Flüssigkeiten.			
Wein aller Art, von den Consumenten und den Schenkwirthen zu bezahlen	für die Quartierbouteille	—	1
Brantwein, Rum, Arrac, Cognac, Spriet, Liquer, Punsch-Extract und überhaupt Spirituosen jeglicher Art und Herkunft, von den Schenkwirthen und Detailverkäufern im District der Accise zu bezahlen, ohne Rücksicht auf den Stärkegrad	„	—	1
Brantwein, Rum, Arrac, Cognac, Spriet, Liquer, Punsch-Extract und überhaupt Spirituosen jeglicher Art und Herkunft, in Quantitäten von weniger als einem Anker oder 40 Quartierbouteillen in den District der Accise eingeführt, ohne Rücksicht auf den Stärkegrad	„	—	1
Eingeführtes Bier und flüssige Bier- und Brantweinshefe. (Bei den in gewöhnlichen Bouteillen enthaltenen Flüssigkeiten wird die Bouteille für eine Quartierbouteille gerechnet; Bouteillen oder Kruken, welche mehr als eine halbe Quartierbouteille enthalten, werden für ganze, solche, welche weniger als eine halbe Quartierbouteille enthalten, für halbe angesehen.)	für 100 Quartierbouteillen	3	—
Eßwaaren.			
Waizen zu Mehl	für den Sack bis 185 ℔ Brutto	2	—
Waizen zu Amidam, der aber nur geschroten werden darf	„ „ „ bis 185 „ „	1	8
Graupen zu Mehl	„ „ „ bis 175 „ „	2	—
Roggen, Gerste, Reis, Mais (türkisches Korn, türkischer Waizen) und sonstiges Getraide zu Mehl	„ „ „ bis 175 „ „	1	—
Mengkorn zu Viehfutter	„ „ „ bis 175 „ „	—	12
Eingeführtes Waizen- und Graupenmehl	von 100 ℔	2	—
Eingeführtes Mehl von sonstigem Getraide, auch Reismehl, Griesmehl, Amidam, Mannagrütze, Viehschroot, grober Gries, Kleie	„	1	—
Mit Zucker versetzte Cakes oder Bisquits und mit Mehl versetzte Zuckerwaaren bei der Einfuhr (bei kleinen Quantitäten bis 25 Pfund wird ½ ß für das Pfund berechnet)	„	2	—
Eingeführte Grütze	von 175 ℔	1	8
Eingeführtes Roggenbrot, bei einzelnen Bröten (ganz oder angeschnitten)	für ein Brot bis 5 ℔ incl	—	—½
(Für schwerere Bröte nach diesem Verhältniß.)	„ „ „ 10 „ „	—	1
Brot, Kuchen und Backwerk, dessen Einfuhr während der Jahrmärkte erlaubt ist:			
vom Gebiet	von 175 ℔	1	8
aus der Fremde	von 100 „	2	—
Ochsen, Kühe und junge Kühe	für 100 ℔ d. Netto Fleischgew.	2	2
Schweine	„	1	10
Kälber über 70 Pfund und bis 300 Pfund Brutto incl. an Gewicht	für das Stück	3	—
Kälber bis 70 Pfund Brutto incl. an Gewicht	„	—	12
Hammel und Schafe	„	1	12
Spanferkel und Lämmer, bis 20 Pfund an Gewicht	„	—	6
Frisches Fleisch (mit Ausschluß des frischen Pferdefleisches), sowie geräuchertes und gesalzenes Fleisch, Schinken, Schinken Speck, und Würste aller Art bei der Einfuhr	für das ℔	-	½

Gegenstände, welche der Abgabe unterworfen sind.	Quantitäten, nach welchen die Accise zu erheben ist.	Zu erlegende Accise. ℔	ß
Frisches eingeführtes Pferdefleisch	für das ℔	—	—½
Ochsenkeine, Schweinepfoten, Schweinsknochen und Schweinsrippen mit Fleischtheilen, bei der Einfuhr.	„	—	—½
Rehe	für das Stück	2	—
Hirsche und wilde Schweine	„	4	—
Wildfleisch in Stücken	für das ℔	—	3

Besondere Bestimmungen für die Rückaccise.	Quantitäten.	℔	ß
Für hiesiges gesichtetes Waizen- und Graupen-Mehl	für 190 ℔	1	8
„ „ Waizen- und Graupen-Raudmehl und ungesichtetes Waizen- und Graupen-Mehl	„	1	2
„ „ gesichtetes Roggenmehl	für 150 ℔	1	4
„ „ ungesichtetes Roggenmehl	„	—	14
„ hiesige aus seinem unvermischten gesichteten Waizen- und Graupen-Mehl gebackene Cakes	für 100 ℔	1	8
„ alle sonstige hieselbst aus Waizen- und Graupen-Mehl gebackene Cakes	„	1	4
„ hiesiges ordinaires hartes Roggenbrot	für 150 ℔	1	—
„ „ weiches Waizenbrot	für 100 ℔	—	12
„ „ „ Roggenbrot	„	—	8
„ „ frisches oder gesalzenes Ochsenfleisch	für 100 ℔	2	2
„ ' geräuchertes Ochsenfleisch	„ 80 ℔	2	2
„ „ frisches oder gesalzenes Schweinefleisch	„ 100 ℔	1	10
„ „ geräuchertes Schweinefleisch	„ 80 ℔	1	10
„ „ Kalb- und Hammelfleisch	„ 100 ℔	2	12
Bemerkung. Es wird keine Rückaccise vergütet: für Bier, für Gries aus hieselbst gemahlenem Getraide und für Mehl mit Gries vermischt, für Wild, für Spirituosen.			

№ 305.

Bekanntmachung,

betr. die Rückaccise, vom Dec. 1863.

Diejenigen Artikel, in Betreff welcher am 1. Januar 1864 die Accise ermäßigt oder aufgehoben wird, als:

Eingeführtes Mehl (mit Ausnahme von Waizenmehl und Graupenmehl) Reismehl, Griesmehl, Amidam, Mannagrütze, Viehschrot, grober Gries, Kleie,

Würste aller Art, geräuchertes und gesalzenes Fleisch (mit Ausnahme des gesalzenen Schweinefleisches),

Lachs, Karpfen, Karautschen, Sandarten, Hechte, Baarsche, Barben, Schleie, Brassen, Dörsche, geräucherte Aale, insoweit diese Fischgattungen pfundweise veraccifet worden, sowie Krebse und Pasteten,

müssen am 31. December 1863 ausgeführt worden sein, wenn dafür die bisherige Rück-Accise beansprucht werden soll, oder die ausgeführten Quantitäten bei der Abrechnung der Niederlage- und Passirscheine in Rechnung gebracht werden sollen, selbst wenn deren Gültigkeitstermine über den 31. December d. J. hinausgehen.

Für diese Artikel, wenn sie bis zum 31. December d. J. nur der Veränderung des Accise-Tarifs wegen hier auspassiren, um nach dem 1. Januar 1864 hier wieder eingeführt zu werden, ist die zollfreie Wiedereinfuhr bis zum 14. Januar 1864 gestattet.

Eine jede derartige Waare muß bei der Ausfuhr mit der im § 5 der Zoll-Verordnung vorgeschriebenen Ausgangs-Declaration begleitet sein, und in dem betreffenden Eingangs-Zollzettel für die zollfreie Wiedereinfuhr, welcher vorher zur

Expedirung am Haupt-Zoll-Comptoir einzureichen ist, muß unter Bezugnahme auf das Datum der verabreichten Ausgangs-Declaration, auf Bürger-Eid, resp. an Eidesstatt erklärt werden: № 305.

„daß die Waare nur der Veränderung des Accise-Tarifs wegen im December 1863 von hier ausgeführt worden ist."

Falls solche Waaren als Transitogut hier einpassirt sind, ist, anstatt der Verabreichung der Transitozettel No. 3, an der Ausgangsstätte nur die Nummer derselben in der vorhin erwähnten Ausgangs-Declaration anzugeben. Für die zollfreie Wiedereinfuhr solcher zum Transito declarirter Waaren bis zum 14. Januar 1864 müssen ebenfalls Zollzettel am Haupt-Zoll-Comtoir gelöset werden.

Hamburg, December 1863. Die Zoll- und Accise-Deputation.

Bekanntmachung, № 306.

betreffend den Wegfall der Accise-Deklaration bei der Wiederausfuhr von zum Transito deklarirten accisepflichtigen Waaren, vom 23. Januar 1864.

Es wird hierdurch zur Kenntniß der Betheiligten gebracht, daß zur Erleichterung des Verkehrs bei der Einfuhr und bei der Wiederausfuhr accisepflichtiger Waaren, welche zum Transito declarirt werden, künftighin eine Declaration bei der Accise nicht mehr erforderlich ist. Selbstverständlich müssen jedoch solche Waaren, wenn sie nicht wieder ausgeführt werden, vor deren Einverzollung ordnungsmäßig am Haupt-Accise-Comtoir veracciset werden.

Die Deputation für indirecte Steuern und Abgaben. Section für Zoll und Accise.

Hamburg, den 23. Januar 1864.

Bekanntmachung, № 307.

betr. die Deklarationen wegen zollfreier Waaren, vom 20. December 1861.

Die Zoll- und Accise-Deputation macht hierdurch bekannt, daß vom 1. Januar 1862 an bei der Einfuhr von zollfreien Waaren, statt der bisher üblichen Zollzettel, die doppelt ausgefertigt und vor der Benutzung vom Haupt-Zoll-Comtoir expedirt werden müssen, zur Erleichterung des Publikums auch gedruckte Declarationen, welche nur einmal ausgefertigt und nicht vorher am Haupt-Zoll-Comtoir expedirt zu werden brauchen, an den betreffenden Eingangszollstätten, oder falls die Waaren nicht durch eine Zollstätte eingeführt werden, am Haupt-Zoll-Comtoir eingereicht werden dürfen.

Diese Declarationen sind in Gemäßheit des § 33 der Zoll-Verordnung stempelfrei, wenn der declarirte Werth 100 ℔ Bco. nicht übersteigt, müssen aber bei einer Werthangabe von 100 ℔ Bco. bis 400 ℔ Bco. mit einem Stempel von 1 ß Crt. und bei einer höheren Werthangabe mit einem Stempel von 2 ß Crt. versehen sein.

Die Formulare sind bei dem Rathsbuchdrucker Meißner zu kaufen.

Hamburg, den 20. December 1861. Die Zoll- und Accise-Deputation.

Verordnung, № 308.

betr. die Zollabgabe, vom 29. December 1862.

Der Senat hat in Uebereinstimmung mit der Bürgerschaft beschlossen und verkündet hiedurch als Gesetz:

Die zur Zeit bestehenden gesetzlichen Bestimmungen über die Zoll-Abgabe u. w. d. a. sind mit den nachstehenden am 1. Januar 1863 in Kraft tretenden Abänderungen bis Ende Septembers 1863 prolongirt.

№ 308. 1) Der § 8 der Zollverordnung lautet künftig wie folgt:

Als Tranſitogüter gelten:

1) Güter, welche für Rechnung und Gefahr eines Hieſigen hier ankommen, und für Rechnung und Gefahr deſſelben Hieſigen, ohne hieſelbſt verhandelt oder vertauſcht zu ſein, wieder ausgeführt werden.

2) Güter, welche für Rechnung und Gefahr eines Auswärtigen hier ankommen und für Rechnung und Gefahr deſſelben Auswärtigen, oder auch auf Ordre deſſelben für Rechnung und Gefahr eines andern Auswärtigen, ohne am hieſigen Platze verhandelt oder vertauſcht zu ſein, wieder ausgeführt werden.

3) Güter, welche zur Ausführung der Ordre eines Auswärtigen, von einem Hieſigen auswärts beſtellt oder angekauft, hier ankommen und von demſelben Hieſigen für Rechnung und Gefahr des auswärtigen Ordregebers wieder ausgeführt werden.

2) Der § 9 der Zollverordnung lautet künftig wie folgt:

Waaren, welche von der Nachbarſtadt Altona oder vom Lande der Vorſtadt St. Pauli kommen, und in Schiffe, die außerhalb Baumes in Ladung liegen, verladen werden ſollen, paſſiren zollfrei.

Waaren, welche von der Nachbarſtadt Altona oder vom Lande der Vorſtadt St. Pauli kommen, und zur Beförderung mit der Berlin-Hamburger-Eiſenbahn unmittelbar durchgeführt werden ſollen, paſſiren unter Verſchluß zollfrei, wenn ſie mit Paſſirſcheinen begleitet werden, worin auf Bürger-Eid erklärt wird, reſp. daß die Waare von Altona oder vom Lande der Vorſtadt St. Pauli komme, und nach der Eiſenbahn durchgeführt werden ſolle. Dieſe Paſſirſcheine müſſen an der Zollſtätte, an welcher die Waaren einpaſſiren, vorgezeigt und an der Zollſtätte des Ausganges abgegeben werden.

Außerdem haben die Führer der Verſchlußfahrzeuge und Verſchlußwagen an der Eingangs-Zollſtätte einen Begleitſchein entgegen zu nehmen, welcher von ihnen an der Ausgangs-Zollſtätte wieder abzugeben iſt.

3) Cameelgarn, Cameelwolle (Cameelhaar), Schiefer, Cementſteine, Tuffſteine, Speck von Wallfiſchen, Robben und Wallroſſen, welcher hier direct zum Ausbrennen angekommen iſt, ſind vom Zolle befreit.

4) Ankommende Seeſchiffe, welche nichts geladen haben als Eis, Salz oder Heringe, haben nur die Hälfte des Tonnengeldes, alſo nur 4/8 Crt. per Commerzlaſt, zu entrichten.

5) Seewärts in Ballaſt ankommende Schiffe ſind, wenn ſie in Ballaſt wieder abgehen, gänzlich vom Tonnengelde befreit.

6) Schiffe von 60 Commerzlaſten und darunter ſind, ſofern ſie ſich keines Lootſen bedienen, vom Lootsgeld befreit.

7) Die Ausfuhr von Waaren, bei denen es einer Ausfuhr-Expedition mittelſt Abgabe von Tranſitozetteln, Tranſito-Abſchreibedeklarationen oder Fabrikdeklarationen nicht bedarf, iſt durch die Stadtthore, das Lübecker und Berlinerthor, den Oberbaum und die Bäume beim Herrengraben-Canal und beim Baumwalle, auch nach Schluß der Expeditionszeit, die ganze Nacht über geſtattet.

8) Der zweite Abſatz des § 4 der Zollverordnung fällt weg.

9) Im § 15 der Zollverordnung ſind im vorletzten Satze, nach den Worten: „vom Banco-Werth der Waare geſtattet", die Worte hinzugefügt:

wenn vor Ablauf der ſechs Monate darum nachgeſucht worden iſt.

10) Im § 26 der Zollverordnung ſind nach den Anfangsworten: „Ein Vorbehalt zur Berichtigung der beim Zoll gemachten Angaben", die Worte eingeſchaltet:

behufs der Nachverzollung.

11) Am Schluſſe des § 29 der Zollverordnung iſt ſtatt „§ 55" zu leſen:

§ 50, 51 und 55.

12) Im § 46 der Zollverordnung iſt ſtatt der Worte: „Das Vordeiſegeln an der Zolljacht" zu leſen: die Abfahrt von hier

und am Schluſſe ſtatt „abliefert"

an der Zolljacht abliefert.

Gegeben in der Verſammlung des Senats. Hamburg. den 29. December 1862.

Bekanntmachung, № 309.

betr. das Offenhalten des Oberbaums, ſowie der Bäume beim Herrengraben-Canal und beim Baumwall, ſowie die Ausfuhr von Waaren bei Nacht, vom 29. December 1862.

Der Senat bringt hiedurch zur öffentlichen Kunde:

1) daß der Oberbaum, ſo wie die Bäume beim Herrengraben-Canal und beim Baumwall vom 1. Januar 1863 an die ganze Nacht über geöffnet bleiben werden;

2) daß alle diejenigen Waaren und Gegenſtände, bei denen es einer Zoll- oder Acciſe-Expedition mittelſt Abgabe von Tranſito-Zetteln, Tranſito-Abſchreibe-Declarationen, Fabrik-Declarationen, Acciſe-Ausfuhrſcheinen oder Acciſe-Paſſirſcheinen nicht bedarf, künftig aus ſämmtlichen Stadtthoren, dem Lübecker- und Berlinerthor, dem Oberbaum und den Bäumen beim Herrengraben-Canal und beim Baumwall auch während der Nacht ausgeführt werden dürfen.

Gegeben in der Verſammlung des Senats. Hamburg, den 29. December 1862.

Bekanntmachung, № 310.

betreffend die Anbringung von Briefkaſten im Haupt-Zollcomptoir, vom 8. Februar 1864.

Es wird hierdurch zur Kenntniß gebracht, daß mehreren Prokureuren, Güterbeſtätlern und Spediteuren, welche darum nachgeſucht haben, zur Erleichterung des Verkehrs geſtattet worden iſt, Briefkaſten im Haupt-Zollcomtoir anzubringen, in welche die für dieſelben beſtimmten Zoll-Declarationen und ſonſtigen Papiere niedergelegt werden können.

Die Deputation für indirecte Steuern und Abgaben. Section für Zoll und Acciſe.

Hamburg, den 8. Februar 1864.

Abänderung № 311.

des § 10 des revidirten Reglements des Waſſerſchouts v. 10. December 1856
(ſ. Handelsarchiv No. 167, S. 313)
durch § 19 des Proviſoriſchen Geſetzes,
betr. Veränderungen in der Organiſation der Juſtiz, v. 28. September 1860.

Das Obergericht bildet fortan, anſtatt desjenigen Herrn Bürgermeiſters, welcher Patronus der Schiffer iſt, die letzte Inſtanz in Streitſachen zwiſchen Schiffern und Schiffsvolk, in welchen nach Maaßgabe der Verordnung vom 10. December 1856 gegen den Ausſpruch der Schifferalten Beſchwerde erhoben wird.

Abänderungen № 312.

der Artikel 2 und 3 der Handelsgerichts-Ordnung, vom 15. December 1815
(ſ. Handelsarchiv No. 140 S. 250)
durch §§ 9 und 10 des Proviſoriſchen Geſetzes,
betr. Veränderungen in der Organiſation der Juſtiz, v. 28 September 1860.

§ 9. Die Wahl der rechtsgelehrten Mitglieder des Niedergerichtes und Handelsgerichtes geſchieht künftig aus einem Wahlaufſatz von vier Perſonen, welchen

№ 312. das betreffende Gericht dem Obergerichte übergiebt, und aus welchem das Obergericht einen engern Wahlauffatz von zwei Personen bildet. Aus diesem wählt sodann der Senat.

Die Wahl der nicht rechtsgelehrten Mitglieder des Niedergerichts geschieht künftig durch die Bürgerschaft, aus einem von dem Niedergericht zu formirenden Wahlauffatz von drei Personen für jede zu besetzende Stelle. Die Wahl der nicht rechtsgelehrten Handelsrichter bleibt die in der Handelsgerichtsordnung vorgeschriebene.

§ 10. Das Honorar der rechtsgelehrten Mitglieder des Niedergerichtes und Handelsgerichtes wird folgendermaaßen festgesetzt:

Für den Präses des Niedergerichtes	Crt. ℳ	8000.
Für die beiden ältesten Richter, für jeden	„	7000.
Für die übrigen Richter (s. § 33) für jeden	„	6000.
Für den Präses des Handelsgerichtes	„	8000.
Für den Vicepräses	„	7000.
Für den dritten rechtsgelehrten Richter des Handelsgerichtes	„	6000.

№ 313.

Gesetz,

betr. Vermehrung des kaufmännischen Richterpersonals des Handelsgerichts, vom 21. October 1863.

Der Senat hat in Uebereinstimmung mit der Bürgerschaft beschlossen und verkündet hiedurch als Gesetz, was folgt:

§ 1. Die Zahl der kaufmännischen Richter des Handelsgerichts wird von 12 auf 15 Mitglieder vermehrt, und sind für deren Erwählung die betreffenden Vorschriften der Handelsgerichts-Ordnung maaßgebend.

§ 2. Die regelmäßige Amtsdauer der kaufmännischen Handelsrichter wird für die Zukunft auf 5 Jahre festgestellt, so daß alljährlich die drei der Amtsdauer nach ältesten abtreten.

§ 3. Die Vermehrung des kaufmännischen Richterpersonals soll mit dem Beginn des folgenden Jahres in Ausführung kommen, und ist deshalb gleichzeitig mit den vor Ablauf dieses Jahres für die mit Ende desselben austretenden zwei kaufmännischen Richter vorzunehmenden Ersatzwahlen die Wahl auch der drei neu hinzutretenden Richter zu beschaffen.

Gegeben in der Versammlung des Senats. Hamburg, den 21. October 1863.

№ 314.

Bekanntmachung,

betreffend die Abordnung eines rechtsgelehrten Mitgliedes des Obergerichts in das Handelsgericht, vom 6. April 1864.

Es wird hierdurch zur öffentlichen Kunde gebracht, daß in Gemäßheit übereinstimmenden Beschlusses des Senats und der Bürgerschaft das Obergericht ermächtigt worden ist, eines seiner rechtsgelehrten Mitglieder bis auf Weiteres in das Handelsgericht Behufs Theilnahme an der Amtsthätigkeit dieses Gerichts abzuordnen.

Gegeben in der Versammlung des Senats. Hamburg, den 6. April 1864.

№ 315.

Bekanntmachung,

betreffend die Verwaltung des Fallitwesens, vom 17. Januar 1861.

Die unter dem 30. März vorigen Jahres abseiten des Handelsgerichts erlassene Bekanntmachung, betr. die Verwaltung des Fallitwesens, wird behufs allgemeiner Kenntnißnahme nachstehend publicirt.

№ 315.

Nachdem das Handels-Gericht es für erforderlich erachtet hat, einige feste Regeln aufzuſtellen, welche es bei Verwaltung aller an daſſelbe gelangenden Fallitſachen künftig gleichmäßig beobachten wird, ſo werden die desfalls gefaßten Beſchlüſſe in Folgendem zur Kenntniß der Betheiligten gebracht.

§ 1. Jeder Fallit wird vom Commiſſar unmittelbar nach Ableiſtung des Manifeſtations-Eides über die näheren Umſtände ſeines Falliſſements zu Protokoll vernommen werden.

§ 2. Die Commiſſarien werden darauf halten, daß die curatores bonorum in jeder Fallitmaſſe innerhalb 4 Wochen nach ihrer Beeidigung einen ſchriftlichen Bericht zu den Acten liefern, welcher eine vorläufige gutachtliche Aeußerung über die Glaubwürdigkeit der vom Falliten bei ſeiner Vernehmung gemachten Ausſagen, über die Rechtsbeſtändigkeit der etwa vorgefundenen Deckungsacten, über die Buchführung des Falliten, und falls thunlich über die muthmaaßliche Dauer des Falliſſements enthält. Der Bericht hat weſentlich den Zweck, dem Commiſſar von vornherein die erforderliche vorläufige Aufklärung über die Natur und den Charakter des betreffenden Falliſſements im Allgemeinen zu verſchaffen, weshalb etwaige Verdachtsgründe in Betreff begangener Unrechtfertigkeiten, ſo wie ſolche Umſtände, welche nach den Beſtimmungen der Neuen Falliten-Ordnung eine Strafbarkeit des Falliten begründen, ſpeciell mitzutheilen ſind.

Dem Bericht wird das aufgenommene Inventar und ein förmlicher Status beigefügt, welcher, falls thunlich, eine ungefähre vorläufige Abſchätzung der Activa enthält.

§ 3. Stellen ſich in einer Fallitmaſſe verdächtige oder ſtrafbare Umſtände heraus, ſo iſt die Sache mit thunlichſter Beſchleunigung ſoweit zu inſtruiren, daß ſie an das Obergericht zur Anordnung der Unterſuchung oder Beſtrafung gelangen kann. Ueberhaupt wird ſo viel als möglich dahin gewirkt werden, daß die etwa erforderlich ſcheinende Beſtrafung des Falliten nicht erſt bei Beendigung des Falliſſements eintrete.

Das Handelsgericht hält es für rathſam, daß Gewerbefreiheit dem Falliten in der Regel nicht vor Einlieferung des im § 2 erwähnten Berichts und, wenn die Sache an das Obergericht verwieſen iſt, in der Regel nicht, bevor ſie daſelbſt ihre Erledigung gefunden hat, ertheilt werde.

§ 4. Um dem häufig vorkommenden Uebelſtande zu begegnen, daß die vorhandenen zur Vertheilung einer wenn auch nur kleinen Dividende ausreichenden Activa durch Koſten, namentlich durch die Koſten des erlaſſenen Proclams völlig abſorbirt werden, iſt die Einrichtung getroffen worden, daß Collectiv-Proclamata beantragt werden ſollen. Die Curatoren haben ſich wegen Theilnahme an einem ſolchen Collectiv-Proclam auf dem Fallit-Actuariat zu melden.

Sollten die Activa einer Fallitmaſſe nach Abzug der nothwendigen Koſten ſo geringfügig ſein, daß eine Vertheilung unter die Gläubiger für dieſe werthlos erſcheinen muß, ſo haben die Curatoren im Schlußbericht eine paſſende Verwendung des Ueberſchuſſes in Vorſchlag zu bringen, namentlich wenn Veranlaſſung vorliegt, dem Falliten ſelbſt einen derartigen Betrag zuzuwenden, die Gläubiger hierauf aufmerkſam zu machen.

§ 5. Der Termin zur Schlußcommiſſion wird von den Commiſſarien nicht eher anberaumt werden, als bis der Schlußbericht nebſt Adminiſtrationsrechnung und Belegen, auf dem Fallit-Actuariat eingeliefert iſt.

Den gedruckten Convocationszetteln, vermittelſt welcher die Gläubiger zur Schlußcommiſſion eingeladen werden, wird die Bemerkung hinzugefügt, daß der Schlußbericht nebſt Adminiſtrationsrechnung vor dem Termin von den Gläubigern auf dem Fallit-Actuariat eingeſehen werden könne.

Die Convocationen zur Schlußcommiſſion ſind ſo zeitig zu inſinuiren, daß zwiſchen dem Tage der Inſinuation und dem Tage, an welchem die Commiſſion ſtattfindet — beide Tage nicht gerechnet — mindeſtens eine Friſt von drei Tagen, mit Ausſchluß der Sonn- und Feſttage, verbleibt.

Hamburg, den 17. Januar 1861. Das Handelsgericht.

№ 316.

Bekanntmachung,

betr. Reglement für die Correſpondenz auf dem Hamburgiſchen Staats-Telegraphen, vom 28. Mai 1864.

Indem die unterzeichnete Deputation hierdurch zur Kenntniß bringt, daß am Montag, den 30. Mai, der Staats-Telegraph zwiſchen der Stadt und der Vorſtadt St. Pauli eröffnet wird und daß die in der Schauenburgerſtraße Nr. 3 und auf dem Viehmarkt in der Vorſtadt St. Pauli belegenen Stationen vorläufig von 7 Uhr Vormittags bis 2 Uhr Nachmittags und von 4 Uhr Nachmittags bis 8 Uhr Abends geöffnet ſein werden, mit Ausnahme der Sonn- und Feſttage, wo die Stationen Nachmittags geſchloſſen bleiben, verweiſt ſie im übrigen auf das nachſtehende Reglement für die Correſpondenz auf dem Hamburgiſchen Staats-Telegraphen.

Hamburg, den 28. Mai 1864.

Die Deputation für Poſt-, Eiſenbahn- und Telegraphenweſen.

Reglement

für die Correſpondenz auf dem Hamburgiſchen Staats-Telegraphen.

§ 1. Die Benutzung der Telegraphenlinie von und nach der Vorſtadt St. Pauli ſteht Jedermann frei; jedoch ſollen an den Markttagen die den Marktverkehr betreffenden Depeſchen in der Beförderung den Vorrang haben.

§ 2. In der Geſchäftszeit ſind die Localitäten, woſelbſt telegraphirt wird, für Unbeikommende nicht zugänglich.

§ 3. Jede zu befördernde Depeſche muß im Text ohne Wortabkürzungen und deutlich geſchrieben ſein, auch den Namen des Abſenders, ſo wie den Namen und Wohnort des Empfängers enthalten.

Der Abſender hat bei der Depeſche die Adreſſe obenan zu ſetzen, hierauf den Text und am Schluſſe die Unterſchrift folgen zu laſſen.

§ 4. Die Folgen einer ungenauen Adreſſe fallen dem Abſender zur Laſt.

§ 5. Die Telegramme können in jeder Sprache, deren Buchſtaben mit dem gebräuchlichen Telegraphen-Alphabet wieder gegeben werden können, abgefaßt ſein.

§ 6. Ueber die Einlieferung eines Telegramms erhält der Abſender einen Empfangsſchein, welcher zugleich eine Quittung über die erlegten Gebühren enthält.

§ 7. Wünſcht der Abſender die Beförderung eines Telegramms zu verhindern, ſo iſt Folgendes zu beobachten.

a. Iſt daſſelbe nicht abtelegraphirt oder die Telegraphirung noch nicht beendet, ſo wird daſſelbe ohne Weiteres zurückbehalten.

b. Iſt daſſelbe ſchon telegraphirt, ſo kann der Abſender die Auslieferung des Telegramms an den Empfänger dadurch zu verhindern ſuchen, daß er ein Telegramm an die Empfangsſtation abſendet, das vor anderen Telegrammen abtelegraphirt wird, aber mit der gewöhnlichen Gebühr zu bezahlen iſt.

§ 8. Die Beſtellung der Telegramme an die Adreſſaten geſchieht gebührenfrei. Für den Empfang hat entweder der Adreſſat oder wer das Telegramm entgegennimmt, Quittung auszuſtellen.

Soll eine Depeſche über die Stationsorte hinaus per Boten befördert werden, ſo iſt dafür ein entſprechender Botenlohn zu entrichten.

§ 9. Für ein Telegramm von nicht über 20 Worten wird eine Gebühr von 4 ß oder 3 Sgr. erhoben, von 20 bis 40 Woeten das Doppelte, von 40 bis 100 Worten das Dreifache.

Bei Ermittelung der Wortzahl einer Depeſche Behufs der Tarifirung ſind folgende Grundſätze zu beobachten:

1) Jedes Woet, welches aus nicht mehr als ſieben Sylben beſteht, wird als ein Wort gezählt. Bei längeren Worten wird der Ueberſchuß von 7 zu 7 Sylben wieder als ein Wort gerechnet.

2) Zuſammengeſetzte Wörter müſſen, wenn ſie vom Aufgeber duech Bindeſtriche getrennt geſchrieben ſind, auch getrennt telegraphirt und jedee der in ſolcher Weiſe

getrennten Worttheile auch für sich als ein Wort gezählt und berechnet werden. Im entgegengesetzten Falle ist jedes zusammengesetzte Wort als Ein Wort, jedoch mit Berücksichtigung der als Gränze bestimmten Anzahl von sieben Sylben, zu zählen und zu telegraphiren. № 316.

3) Interpunktionszeichen im Texte, so wie Apostrophe und Bindestriche werden nicht mitgerechnet, dagegen können alle durch den Telegraphen nicht wiederzugebende Zeichen, welche daher durch Worte dargestellt werden müssen, nur als solche berechnet werden.

4) Jeder einzelne Buchstabe und jedes apostrophirte Wort wird als ein ganzes Wort gezählt, daher auch die namentlich in französischer Sprache häufig vorkommenden einzelnen Buchstaben, welche durch Apostrophe mit dem folgenden Worte verbunden sind, als eben so viel einzelne Worte in Ansatz kommen.

5) Fünf Ziffern werden als ein Wort gerechnet. Bei Zahlen von mehr Ziffernstellen sind je 5 Ziffern und ebenso der etwaige Ueberschuß als ein Wort anzunehmen; wobei Striche, Kommata und andere darstellbare Zeichen als Ziffern mitzuzählen sind.

6) Zahlen sind, so wie sie in der Original-Depesche geschrieben erscheinen, mit Ziffern oder mit Buchstaben zu telegraphiren und in der Ausfertigung der Depesche auszudrücken. Ist daher eine Zahl mit Buchstaben gegeben, so wird dieselbe, gleichviel, ob sie eine einfache oder eine zusammengesetzte ist, unter Rücksichtnahme auf die Sylbenzahl, als Ein Wort behandelt.

7) Wenn eine gebrochene Zahl durch Ziffern gegeben wird, so ist der Bruchstrich als Zifferzeichen mitzuzählen.

8) Adresse und Unterschrift werden bei der Aufzählung der Worte mitgerechnet.

§ 10. Alle Gebühren, sowohl für die Depeschen, welche nur zwischen den Hamburgischen Stationen befördert werden, als auch für solche, welche auf andere Linien übergehen, sind voraus zu bezahlen.

§ 11. Verlangt der Absender sein Telegramm zurück, bevor die Telegraphirung begonnen hat, so werden die erlegten Gebühren mit Abzug von 2 ß zurückerstattet.

Wird die Absendung eines Telegramms, nachdem die Telegraphirung begonnen hat, zurückgehalten, so werden die Gebühren nicht zurückerstattet.

§ 12. Die Verwaltung haftet in keiner Weise für den etwa durch mangelhafte Telegraphirung entstehenden Schaden.

Die Deputation für Post-, Eisenbahn- und Telegraphenwesen.

Hamburg, 1864.

Bekanntmachung, № 317.

betreffend die Uebertragung der Geschäfte des Dänischen Oberpostamtes an das Stadt-Postamt, vom 22. Februar 1864.

Nachdem dem unterzeichneten Postamte bis auf Weiteres die bisher von dem Königlich Dänischen Ober-Postamt wahrgenommene Geschäfte übertragen worden sind, bringt dasselbe hierdurch zur Kenntniß, daß solche unverändert in dem jetzigen Locale fortgesetzt werden und die Tarife und Taxen in Geltung bleiben.

Post-Vorschüsse und Post-Anweisungen nach Dänemark können vorläufig nicht geleistet werden.

Die Frachtpostsendungen nach Dänemark sind bis Lübeck zu frankiren.

Hamburg, den 22. Februar 1864. Stadt-Post-Amt.

Digitized by Google

№ 318.

Bekanntmachung,

betreffend das Paſſiren der Strand-Batterien bei Cuxhaven, vom 22. Juni 1864.

Es wird hiemit bekannt gemacht, daß bei Cuxhaven zwei Strand-Batterien errichtet ſind. Sobald dieſelben vollſtändig armirt und beſetzt ſind, was in wenigen Tagen geſchehen ſein und ſodann durch Aufziehen und Begrüßung der Admiralitätsflagge kundgegeben werden wird, muß jedes Schiff, welches die Batterien, während die Flagge auf denſelben weht, paſſirt, ſeine Nationalflagge zeigen, und wenn es von einem Ordonnanzboot mit hamburgiſcher Flagge angerufen wird, beidrehen, reſpective anhalten, und den Weiſungen, welche ihm ertheilt werden, Folge leiſten.

Nach Sonnenuntergang müſſen die paſſirenden Schiffe die geſetzlich vorgeſchriebenen Laternen zeigen.

Gegeben in der Verſammlung des Senats. Hamburg, den 22. Juni 1864.

№ 319.

Beſtimmungen

wegen Bergungs- und Havarie-Sachen im Amte Ritzebüttel.

(§§ 8 und 24 des Proviſoriſchen Geſetzes, betreffend die veränderte Organiſation der Verwaltung und Rechtspflege im Amte Ritzebüttel, vom 22. Juni 1864.)

§ 8. In Havarie-, Bergungs- und Hülflohns-Sachen liegt dem Amtsverwalter die polizeiliche Aufſicht und Beſtrafung etwaiger Vergehen innerhalb der im § 5 beſtimmten Grenzen [die der ſtädtiſchen Polizei in Hamburg zuſtändige Competenz] und die Sicherſtellung des geborgenen Gutes ob.

§ 24. Handelt es ſich in Havarie-, Bergungs- und Hülfslohns-Sachen um definitive oder in die definitive Entſcheidung eingreifende Maßregeln, und kommen dabei ſtreitige Intereſſen oder Intereſſen nicht Vertretener zur Sprache, ſo ſteht dem Amtsrichter wie die Prüfung der Legitimation ſo die Entſcheidung zu. Es iſt daher die Anordnung von Zwangs-Verkäufen wie im Allgemeinen ſo auch in Havarie- und Bergungs-Sachen und ebenſo die Geſtattung von Verkäufen, bei denen nicht vertretene Intereſſen collidiren, bei dem Amtsrichter nachzuſuchen, die Vollziehung aber, nebſt der Aſſervirung des Provenüs und die Auskehrung deſſelben nach Maßgabe des richterlichen Erkenntniſſes, geſchieht durch den Amtsverwalter.

Die Entſcheidung über Größe des Berge- und Hülflohns ſteht dem Amtsrichter zu, welcher in irgend erheblichen Fällen das Gutachten des Commandeurs und Loots-Inſpectors, oder wenn derſelbe abweſend oder ſonſt verhindert iſt, des ihn vertretenden Marine-Officiers einzuziehen hat.

Verklarungen werden bei dem Amtsrichter angemeldet und aufgenommen, und iſt das Journal in der geſetzlichen Friſt ihm einzuliefern. Anderweitige See-Proteſte aufzunehmen ſteht den Notaren zu.

№ 320.

Beſchlüſſe

der General-Verſammlung der Aktionaire der Norddeutſchen Bank, vom 23. Februar 1861 und 21. Februar 1863.

Beſchluß in der vierten ordentlichen General-Verſammlung am 23. Februar 1861.

Der Verwaltungsrath wird ermächtigt und beauftragt, bis zu Zehntauſend Stück eigener Aktien anzukaufen, falls und in ſo weit ſolches zu 90 und darunter geſchehen kann. Die Art des Ankaufs bleibt dem Ermeſſen des Verwaltungsrathes überlaſſen.

Die Differenz zwiſchen dem Ankaufspreiſe und dem Nominalwerthe der Aktie wird auf Reſerve-Conto gebucht.

Die angekauften Aktien, ſo lange die Bank ſie beſitzt, haben keinen Theil an der Dividende noch am Stimmrecht. № 320.

Es dürfen die im Beſitze der Bank befindlichen Aktien nicht unter Pari wieder verkauft werden. Im Uebrigen hat der Verwaltungsrath für den Wiederverkauf freie Hand. Der Mehrerlös über den Nominalwerth wird dem Gewinn-Conto gutgebracht.

Beſchluß in der ſechsten ordentlichen General-Verſammlung am 21. Februar 1863.

Vom 1. Januar 1863 ab ſollen dem Reſervefonds nur die Zinſen und ſonſtigen Erträge ſeines Beſtandes zufließen.

Die bisher dem Reſervefonds aus dem jährlichen Reingewinne zugewieſenen 5 pCt. werden vom 1. Januar 1863 ab einem neu zu bildenden Delcredere-Conto überwieſen.

Der Verwaltungsrath iſt ermächtigt, die auf etwa dubiöſe Ausſtände wegzuſchreibenden Beträge dieſem Delcredere-Conto zu entnehmen.

Inſtruction, № 321.

für die Notirung des Allgemeinen Preiscourants für Waaren in Parthieen, vom 15. December 1860.

§ 1. Die mit der Notirung der Preiſe im officiellen Allgemeinen Waaren-Preiscourant beauftragten Herren Makler erhalten gegen Jahresſchluß eine von dem betreffenden Herrn Commerz-Deputirten unterzeichnete gedruckte Aufforderung, die Preiſe während des nächſten Kalender-Jahres zu notiren. Wer eine ſolche Aufforderung nicht erhält, wird bis auf Weiteres von ſolcher Notirung dispenſirt. Es liegt hierin an ſich ganz und gar kein Vorwurf oder Mißtrauen gegen die Befähigung oder Zuverläſſigkeit desjenigen, der die Notirung bis dahin gehabt hatte.

§ 2. Die für den Allgemeinen Waaren-Preiscourant angeſtellten Herren Makler haben ſich regelmäßig an jedem Donnerſtag bis Nachmittags 3 Uhr im Makler-Zimmer des Commerz-Comtoirs einzufinden und die Preiſe in die dazu beſtimmten Bücher einzutragen. — Fällt der Donnerſtag oder der Freitag auf einen Feſttag, ſo geſchieht die Notirung am vorhergehenden Mittwoch.

§ 3. Die Norm für die Notirungen im Allgemeinen Preiscourant wird durch diejenigen Preiſe gegeben, für welche am Tage der Notirung die bezügliche Waare im Großhandel an hieſiger Börſe zu kaufen geweſen ſein würde (Einkaufs-Preiſe). Selbſtverſtändlich werden hierbei geſunde, gute Waare und die nach hieſiger Börſen-Uſanz geltenden gewöhnlichen Verkaufsbedingungen vorausgeſetzt.

§ 4. Wenn die betreffende Waare nicht hier am Markte iſt, hat der notirende Herr Makler dies im Preiscourant-Buche durch einen Strich (—) zu bemerken.

§ 5. In allen denjenigen Fällen, wo die Preiſe dieſelben ſind, wie am Notirungstage der vergangenen Woche, iſt ſolches durch die Angabe „unverändert“ im Preiscourant-Buch ſpeciell zu bemerken.

§ 6. Iſt einer der Herrn Makler zeitweilig verhindert, die Notirungen im Preiscourantbuch ſelbſt einzutragen, ſo hat er dafür Sorge zu tragen, daß einer ſeiner Kollegen interimiſtiſch ſolches in gehöriger Weiſe wahrnimmt. Es bleibt der Commerz-Deputation indeß ſelbſtverſtändlich unbenommen, in ſolchem Falle eine anderweitige Anordnung eintreten zu laſſen.

§ 7. So oft das Bedürfniß oder die Zweckmäßigkeit irgend einer Veränderung in der Notirungsweiſe eines Artikels ſich herausſtellt, oder Zuſätze hinſichtlich noch nicht notirter Waarenartikel oder gewiſſer Sorten derſelben wünſchenswerth erſcheinen, haben die Herren Makler, nach deshalb genommener Rückſprache mit den betheiligten Kaufleuten, dem mit der Aufſicht über den Preiscourant beauftragten

№ 321. Herrn Commerz-Deputirten hierüber zu berichten und ihre Vorschläge schriftlich einzureichen. Insbesondere ist jedesmal zu Anfang December's die Frage wegen solchen Abänderungen in Ueberlegung zu nehmen.

Hamburg, den 15. December 1860. Die Commerz-Deputation.

№ 322.

Bekanntmachung,

betr. Frachtzahlungen für seewärts gekommene Güter, vom 17. Juni 1862.

Da hinsichtlich der Coursberechnung der in fremden Münzen bedungenen und hier zahlbaren Frachten für seewärts gekommene Güter, worüber die Zahlungsweise im Connossement oder sonst nicht ausdrücklich stipulirt worden, mitunter Differenzen stattgefunden haben, und es wünschenswerth erscheint, für solche Berechnungen bestimmte Regeln gleichmäßig anerkannt und in Anwendung gebracht zu sehen, so empfiehlt die unterzeichnete Deputation, nach vorangegangener mehrseitiger Erkundigung und nach erfolgter Genehmigung des Ehrb. Kaufmanns, Nachstehendes vom 1. Juli dieses Jahres an zur allgemeinen usanzmäßigen Beobachtung.

Die in fremden Münzen bedungenen, hier zu leistenden Frachtzahlungen für seewärts gekommene Güter können, nach Wahl des Frachtzahlenden, in der betreffenden effectiven fremden Münzsorte selbst bezahlt werden *).

Findet diese Zahlungsweise nicht statt, so treten folgende Regeln für die Coursberechnung ein.

Bei Frachten in spanischen Thalern gilt der feste Cours von 46 ß Banco per spanischen Thaler. — Gleiches findet bis auf Weiteres Anwendung bei nordamerikanischen Dollars, sofern nicht (wie sich nach obiger allgemeiner Regel von selbst versteht) entweder im Connossement ein anderer Cours stipulirt ist oder der Frachtzahlende in baaren nordamerikanischen Eagles bezahlen will.

Bei Frachten in sonstigen fremden Geldsorten gilt der betreffende kurze Cours, der im hiesigen Courszettel an demjenigen Tage notirt wird, an dem das Schiff hier angekommen ist und als solches in dem Journal der Zolljacht (von welchem fortlaufend eine Abschrift auf der Börse ausgelegt wird) aufgeführt wird. Wird an dem Tage kein Cours notirt, so gilt der zuletzt notirte Cours.

Bei Schiffen, welche im Journal der Zolljacht nicht aufgeführt sind, gilt der Tag der Beendigung der Reise, wofür in der Regel das Journal des betreffenden Schiffes selbst den Beweis liefert.

Hamburg, den 17. Juni 1862. Die Commerz-Deputation.

№ 323.

Bekanntmachung,

betreffend usanzmäßige Löschzeit, für mit Seeschiffen angebrachte Güter, vom 29. December 1862.

Da in Bezug auf die usanzmäßige Löschzeit der mit Seeschiffen hier angebrachten Güter häufig Unzuträglichkeiten und Differenzen entstanden sind und wiederholt von mehreren Seiten der Wunsch laut geworden ist, daß hierüber bestimmte Regeln aufgestellt und veröffentlicht werden möchten, so empfiehlt die Commerz-Deputation, nach vorangegangener Rücksprache mit sachverständigen Betheiligten sowohl im Interesse der Schiffe als auch der Ladungsempfänger, und nach erfolgter Genehmigung des Ehrbaren Kaufmanns, nachstehende Regeln zur allgemeinen usanzmäßigen Beobachtung.

---

*) In Betreff der Frachtzahlung in „spanischen Thalern" ward bei der Vorlage im Kaufmanns-Konvente noch bemerkt, wie es als selbstverständlich vorausgesetzt werde, daß hierfür auch die Zahlung in vollhaltigen mexicanischen Dollars Geltung behalte.

Digitized by Google

№ 323.

„Sofern Chartepartie $\frac{\text{und}}{\text{oder}}$ Connoſſemente andere Beſtimmungen nicht enthalten, kommen in Bezug auf die Löſchzeit für mit Seeſchiffen hier angebrachte Güter folgende Beſtimmungen in Anwendung:

I. Ladungen für nur Einen Empfänger.

1. Die Löſchzeit richtet ſich nach dem Quantum der zu löſchenden Güter.
2. Die als Norm geltende „Ton" (ton) iſt ſolche, nach der die Fracht des Schiffes ſtipulirt worden. Iſt jedoch die Zahl der geladenen Tons nicht zu ermitteln, ſo gilt die gemeſſene Größe des Schiffs nach Hamburgiſchen Commerzlaſten, wobei auf ſolche Laſt drei Tons gerechnet werden.
3. Die uſanzmäßige Löſchzeit iſt:

bis einſchließlich 80 Tons 6 Tage, Sonn- und Feſttage nicht eingerechnet,
über 80 „ „ 300 „ 9 „ „ „ „ „ „
„ 300 „ „ 600 „ 14 „ „ „ „ „ „ .

(Solche Tage, an denen die Löſchung durch force majeure oder durch Schuld des Capitains verhindert wird, kommen gleichfalls nicht in Rechnung.) Für jedes Quantum bis zu 50 Tons mehr als 600 Tons ſoll eine fernere Friſt von je 1 Tag geſtattet ſein.

Die Löſchzeit beginnt, nachdem am vorhergehenden Werktage bis 2 Uhr Nachmittags der Capitain dem Ladungsempfänger ſeine Löſchbereitſchaft ſchriftlich angezeigt hat; bei Gütern „an Ordre" am Tage nach geſchehener öffentlicher Aufforderung.

4. Hat ein Schiff vor ſeiner Ankunft im Hafen einen Theil ſeiner Ladung auf der Elbe in Leichter entlöſcht, ſo iſt dieſer Theil nach Ankunft der Leichter hieſelbſt, ohne Aufenthalt von Bord derſelben zu entnehmen. Was die Löſchzeit für die ganze Ladung, zuſammen in Schiff und in Leichtern betrifft, ſo kommen die vorſtehenden Beſtimmungen in Anwendung.

II. Ladungen für mehrere Empfänger.

Die Löſchung der Güter, ſoweit dieſelben vor der Hand liegen, hat ſofort, ſpäteſtens aber am Tage, nachdem die gehörige Anzeige (ſ. I, 3) geſchehen, zu beginnen, und iſt damit bis zu Ende mit thunlichſter Beſchleunigung fortzufahren.

Für die Löſchung von Gütern „an Ordre" gilt nach geſchehener öffentlicher Aufforderung dieſelbe Beſtimmung.

Hamburg, den 29. December 1862. Die Commerz-Deputation.

Uſanzen

№ 324.

für Geſchäfte in Petroleum. Angenommen im Kaufmanns-Konvent am 19. December 1863. *)

Petroleum wird in Bc.ℳ pr. 100 Pfund Netto verkauft. In Betreff von Gewicht und Zahlung gelten die hier üblichen Bedingungen.

Die Tara von Barrels bis zu 350 Pfund Brutto iſt 20 pCt., und müſſen die Fäſſer, falls nichts Anders verabredet worden iſt, daumſtichvoll geliefert werden. Kant Barrels geben 60 Pfund Tara.

Für größere Gebinde als 350 Pfund Brutto muß reine Tara vergütet werden, falls nicht Anderes ausgemacht iſt.

§ 2. Iſt ein Verkauf ohne die ausdrückliche Bedingung „daumſtichvolle Fäſſer" geſchloſſen, ſo iſt der Verkäufer nicht verpflichtet, das durch Leccage verlorene Quantum zu erſetzen; jedoch hat der Käufer das Recht, zu verlangen, daß die zu empfangenden Fäſſer aus dem zur Ablieferung geſtellten Quantum in ſich ſelbſt aufgefüllt werden.

*) Die polizeilichen Beſtimmungen in Betreff der Lagerung von Petroleum ſ. oben unter No. 289 bis No. 294.

№ 324. Bei getheiltem Verlauf einer größeren Parthie geschieht die Auffüllung der Fässer jeder einzelnen Parthie vor der Hand weg in sich selbst; die durch die Auffüllung geleerten Fässer verbleiben dem Verkäufer.

§ 3. Bei allen Verkäufen in loco, nach Probe, oder nach Qualitätsbezeichnung, oder auf Besicht, ist der Käufer verpflichtet, am folgenden Werktage nach Abschluß des Geschäfts die Parthie im Stück anzusehen, und wenn er die Waare nicht acceptirt, bis 1½ Uhr desselben Tages seine Erklärung an der Börse abzugeben. Erfolgt diese Erklärung am nächsten Werktage bis 1½ Uhr nicht, so ist das Geschäft als anerkannt zu betrachten. Ausgenommen bleibt, wenn die Art und Weise der Lagerung eine genügende Untersuchung der Quatität unmögtich macht, in welchem Falle der Käufer hiervon Anzeige zu machen und die Prüfung am nächstfolgenden Tag oder doch baldthunlichst vorzunehmen hat.

Auch auf die Feststellung des Entzündungsgrades (heat-test) oder des specifischen Gewichts, wenn der Verkäufer dafür keine Garantie übernehmen will, hat die vorstehende Acceptirung keinen Bezug, sondern bleibt eine möglichst prompte vorschriftsmäßige Untersuchung vorbehalten; hat aber der Käufer innerhalb 3 mal 24 Stunden nach Abschluß des Geschäfts dieserhalb keine Einwendung erhoben, so ist die Waare als acceptirt zu betrachten.

Bei Geschäften auf spätere Lieferung in loco gelten diese Bestimmungen nicht, und ist der Käufer erst beim Empfang zu einer Erklärung verpflichtet.

§ 4. Bei Verkäufen auf Lieferung nach behattener Ankunft eines zur Zeit in Ladung liegenden, eines bereits gesegelten Schiffes, oder aus einem schon angekommenen, aber nicht enttöschten Schiffe, hat der Käufer, falls er die Empfangnahme der verkauften Waare als contractwidrig refüsiren kann, kein Recht, einen Ersatz zu beanspruchen, ist aber eben so wenig gehatten, andere Waare als Ersatz für die refüsirte zu empfangen. Der Käufer ist jedoch berechtigt, solche nicht contractmäßig gelieferte Waare gegen eine Preisermäßigung zu acceptiren, zu deren Feststellung zwei unpartheiische Sachverständige, je einer vom Verkäufer und Käufer, zu erwählen sind, welche, im Fall sie sich nicht einigen können, sich durch einen Obmann zu ergänzen, eventuell dessen Ernennung bei der Commerz-Deputation nachzusuchen haben. Haben sich die Partheien nach dreimatigem Vorschlag über die Wahl der beiden Schiedsrichter nicht geeinigt, so ist die Ernennung derselben gleichfalls bei der Commerz-Deputation nachzusuchen, und tritt wegen des Obmanns auch hier das obenstehende Verfahren ein. Der Obmann darf die Grenzen des Ausspruches der Gutenmänner nicht überschreiten. Solcher Werthschätzung haben sich die Partheien zu unterwerfen. Etwanige Kosten solcher Entscheidung sind von demjenigen Theile zu tragen, zu dessen Ungunsten entschieden wird.

§ 5. Bei Verkäufen auf spätere Lieferung in loco ist der Verkäufer verpflichtet, contractliche Waare zu liefern, eventuell eine wegen ungenügender Qualität refüsirte Waare durch contractliche, welche der Käufer zu empfangen hat, zu ersetzen.

§ 6. Wenn über die Qualität, die Farbe, das spezifische Gewicht Streitigkeiten entstehen, so geschieht, wie in dem § 4 erwähnten Falle, die Entscheidung durch Sachverständige, die nach derselben Modalität zu wählen sind, und haben sich die Partheien deren Ausspruch zu unterwerfen. Die Kosten solcher Entscheidung hat der verlierende Theil zu tragen.

Bei Entscheidungen in Betreff der Farbe sind die auf dem Commerz-Comtoir aufbewahrten Standard-Proben maßgebend.

§ 7. Der Entzündungsgrad von mit der Bedingung „heat-test" verkauftem Petroleum darf nicht unter 100° Fahrenheit sein.

Bei Verkäufen vom Lager mit der Bedingung „heat test" ist der Verkäufer verpflichtet, dem Käufer auf dessen Verlangen eine vom Theerhofsverwalter beglaubigte Abschrift des Certificats zu liefern, welches einer der beeidigten Handelschemiker über die betreffende Waare ausgestellt hat, und welches Originalatteſt bei dem Theerhofsverwalter zu deponiren ist. Die Kosten solcher Abschrift hat der Käufer zu tragen.

Sollte die Richtigkeit des auf solchem Atteste angegebenen Entzündungsgrades

vom Käufer beanſtandet werden, ſo hat derſelbe für ſeine Koſten von einem andern № 324.
beeidigten Handelschemiker eine zweite Unterſuchung vornehmen zu laſſen. Erweiſt ſich dieſe mit der erſten übereinſtimmend, ſo iſt der Entzündungsgrad als entſchieden zu betrachten und eine weitere Reclamation nicht zuläſſig. — Die Proben zu den verſchiedenen Unterſuchungen über eine und dieſelbe Parthie ſind jedoch unter allen Umſtänden aus denſelben Fäſſern zu entnehmen. Würden darnach die beiden Gutachten über 1° Réaumur differiren und die Partheien ſich mit dieſen zwei Unterſuchungen nicht begnügen wollen, ſo ſoll eine dritte Unterſuchung von den beiden Handelschemikern gemeinſchaftlich und koſtenfrei vorgenommen werden, und deren Reſultat als das richtige endgültig entſcheidend ſein.

§ 8. Die Bedingungen für den Empfang ſind folgende:

a. Eine in loco verkaufte Waare iſt, falls eine andere Zeit nicht ausdrücklich beſtimmt worden, innerhalb 14 Tage nach dem Datum der Schlußnota zu empfangen.

b. Wenn auf einen gewiſſen Datum verkauft iſt, gilt der in der Schluß-Nota feſtgeſtellte Empfangtag, bei Monats Medio-Verkäufen am 15., falls derſelbe auf einen Sonn- oder Feſtag fällt, der nächſte Werktag, bei Ultimo-Verkäufen der letzte Werktag vor Schluß des Monats, bei Verkäufen pr. Monat ohne Datum-Angabe 14 Tage nach Andienung. Der Verkäufer hat jedoch, ſofern die Waare auf dem hieſigen Theerhofe liegt, dem Käufer die Lieferungsſcheine zwei Tage früher bis um 2½ Uhr Mittags zur Börſe ſpäteſtens einzuliefern und muß der Käufer das Nöthige wegen rechtzeitigen Empfangs ſofort vornehmen. — Hat derſelbe an dem zum Empfang bezeichneten oder uſanzmäßig feſtgeſtellten Tage die Lieferungsſcheine am Theerhofe nicht eingeliefert, ſo ſoll der Verkäufer ermächtigt ſein, die Waare für Rechnung und Koſten des Käufers abwiegen und wieder lagern zu laſſen. Nach Ablauf von 14 Tagen nach Andienung iſt eine Reclamation oder Empfangsverweigerung wegen Qualität oder heat-test nicht mehr zuläſſig.

c. In den Fällen, in denen mit der Bedingung „von Bord“ oder „von Schiffsſeite“ zu empfangen, verkauft worden, iſt die Waare in einer vom Käufer an die Seite des See- oder Fluß-Schiffes gelegten Schute von den Arbeitsleuten des Verkäufers bis auf die Schaale zu liefern, und muß empfangen werden, wenn auch noch nicht das ganze Quantum entlöſcht iſt.

d. Bei Verkäufen mit der Bedingung „an den Theerhof geliefert“ iſt Schuten-, Wiegen- und Auffülle-Lohn für Rechnung des Verkäufers, dagegen ſind die Koſten des Aufdringens und Lagerns für Rechnung des Käufers.

e. Bei Verkäufen mit der Bedingung „auf den Theerhof zu liefern“ ſind alle sub d. bezeichneten Koſten für Rechnung des Verkäufers.

f. Bei „Lieferungen in der Stadt“, welche nach den beſtehenden polizeilichen Verfügungen nur Kleinigkeiten umfaſſen können, gelten die Beſtimmungen der vom Kaufmanns-Konvent am 31. December 1853 angenommenen „Allgemeinen Uſanzen beim Waarenhandel“.

§ 9. Die Courtage für Petroleum iſt derjenigen für Terpentinöl gleich.

Regulativ,

№ 325.

betreffend Prüfung des Entzündungsgrades des Petroleums.

Die Quantität des zu jedem Verſuch zu nehmenden Oels iſt 6 Loth.

Als Behälter dient eine offene halbkugelförmige 8 Loth faſſende Metallſchale.

In dieſe wird das Thermometer getaucht, indem man zeitweilig mit demſelben umrührt.

Die Erhitzung geſchieht ſo allmählig, daß die Steigerung der Wärme für jeden Grad Réaumur eine halbe Minute dauert.

№ 325. Einen viertel Zoll über die Oberfläche des Oels iſt eine feſtſtehende Stecknadelknopf-große Flamme angebracht.

Das dauernde Brennen der Oberfläche des Oels iſt der Entzündungsgrad deſſelben.

Die Thermometer-Grade werden nach Réaumur beſtimmt, und die Grade nach Fahrenheit danach berechnet.

Es werden unter allen Umſtänden zwei Proben angeſtellt; iſt die gefundene Differenz über zwei Grade Réaumur, ſo wird noch eine dritte hinzugefügt, und das Mittel aus den Verſuchen angegeben.

Das Reſultat wird auf dem Originalatteſte dem Theerhofsverwalter, und eine Copie davon dem betreffenden Kaufmann zugeſtellt.

Ein Theil der Normalprobe muß von den Handelschemikern behufs etwaiger Controlle einen Monat aufbewahrt werden.

Hamburg, den 19. December 1863.

№ 326. Abänderungen in den Statuten der Handlungsdiener-Wittwenkaſſe,

nach der Reviſion vom December 1863. (Nachträglich zu No. 232.)

§ 4. Anmeldungen zur Aufnahme neuer Mitglieder können täglich bei dem betreffenden Verwalter geſchehen; die Entſcheidung über die Aufnahme ſteht aber der geſammten Direction zu, welche zu dem Behuf halbjährlich eine Verſammlung, an dem durch die Hamburger Nachrichten bekannt zu machendem Tage, im Hauſe des erſten Verwalters halten wird. — Sollte von einem Angemeldeten ſeine Aufnahme außer der genannten Zeit gewünſcht werden, ſo kann dieſelbe gegen eine Extra-Zahlung von 3 ℔ Crt. zum Beſten der Caſſe geſchehen. Eintrittsgeld und Beitrag (vide § 13) iſt in dieſem Fall von dem zunächſt vorher gegangenen Termin zu voll zu entrichten.

§ 5. Der ſich Meldende muß folgende Documente beibringen:

1) ein von ſeinem Hausarzt unterſchriebenes Geſundheitsatteſt, nach beſtimmtem Formular,
2) ſeinen Geburtsſchein,
3) eine Beſcheinigung, daß er Handlungsdiener in dem im § 2 beſtimmten Sinne iſt,
4) den Geburtsſchein ſeiner Frau,
5) den Copulationsſchein.

Die Direction beſtimmt ſodann, ob die durch dieſe Statuten vorgeſchriebenen nothwendigen Erforderniſſe zur Aufnahme vorhanden ſind, oder ob ſie eine weitere Unterſuchung ſeines Geſundheitszuſtandes durch einen Arzt ihrer Wahl für erforderlich hält.

§ 6. Wer einmal in dieſe Caſſe als Handlungsdiener eingetreten iſt, kann, ſofern er ſeine Beiträge fortbezahlt, in derſelben bleiben, wenn er auch einen andern Erwerbszweig ergreifen ſollte, mit einziger Ausnahme der Fälle, wenn er Militair oder Seemann würde.

§ 7. Diejenigen Handlungsdiener jedoch, die außer ihrem hieſigen Dienſtverhältniß auch ihr hieſiges Domicil aufgeben, bleiben, ſofern ſie ſich innerhalb Deutſchlands niederlaſſen, in unverändertem Verhältniß Mitglied der Caſſe; nehmen ſie ihren Aufenthalt in einem andern Lande, ſo ſind ſie verpflichtet, der Direction davon Anzeige zu machen, und wird es dem Ermeſſen derſelben anheimgeſtellt, zu beſtimmen, ob ſie in der Caſſe bleiben können und ob eine und welche Erhöhung ihrer halbjährlichen Beiträge einzutreten hat; es darf aber dieſe Erhöhung keinesfalls die Hälfte des ordentlichen Beitrages überſteigen.

§ 10. Wünſcht ein ausgetretenes Mitglied wieder aufgenommen zu werden, ſo wird es völlig als ein ganz neues angeſehen, muß alſo ſeine Geſundheit nachweiſen und den Beitrag nach dem derzeitigen Altersverhältniß entrichten. War der

Austritt durch den Todesfall der Frau veranlaßt, so steht es solchem früheren Mitgliede frei, der Casse wieder beizutreten, auch wenn es einen andern Erwerbszweig ergriffen hätte, und wird in diesem Fall das Eintrittsgeld erlassen.

§ 13. Jedes Mitglied zahlt bei seinem Eintritt in die Handlungsdiener-Wittwen-Casse ein Einkaufsgeld und während der Dauer seiner Theilnahme an derselben halbjährlich einen Beitrag; beides wird auf Grundlage der den Statuten beigefügten Tabellen von der Direction bestimmt.

(§ 14 ist durch den abgeänderten § 13 überflüssig geworden und in Wegfall gekommen, wodurch alle folgenden §§ 15 bis 41 der Statuten v. 1853 bei der neuen Revision v. 1862 um eine Zahl zurückgegangen und der Reihe nach jetzt §§ 14 bis 40 geworden sind. Die folgenden §§ gelten für die neueste Redaction.)

§ 17. Die jährliche Pension einer nach Maaßgabe dieses Statuts pensionsberechtigten Wittwe beträgt auf Grund der diesem Statut beigefügten Tabelle Zweihundert Mark Courant, welchem Betrage bis auf Weiteres Funfzig Mark Crt. zugelegt werden, abgesehen von der im § 40 zu erwähnenden Extra-Vertheilung.

§ 23. Stirbt eine Wittwe, welche zur Pension berechtigt ist, mit Hinterlassung eines oder mehrerer unmündiger Kinder, so soll die Pension an solches oder solche noch ein Jahr lang gegen Quittung der Vormünder bezahlt werden.

§ 24. Im Fall der Wiederverheirathung einer Wittwe erlischt ihr Recht auf Pension mit dem Tage der Wiederverheirathung; ihre Pension hat sie zum letzten Mal an dem Termin, der diesem Tage vorher gegangen, erhalten.

Stirbt auch der zweite (oder fernere) Ehemann einer solchen früher pensionirten Wittwe vor ihr, so wird die Wittwe zum Genuß ihrer früheren Pension auf's Neue zugelassen, wenn sie darum anhält und die erforderlichen Bescheinigungen beibringt. Falls der zweite (oder fernere) Ehemann gleichfalls an der Handlungsdiener-Wittwen-Casse Theil genommen hatte, so kann die Wittwe doch niemals mehr als eine einfache Pension erhalten.

§ 26. Wenn ein Mitglied der Casse sein Leben durch Selbstmord endet, so hat die Wittwe keinen Anspruch auf Pension, falls nicht bis dahin mindestens sechs Monate seit dem Beitritt zur Casse verflossen waren.

§ 39. Bei streitigen Fällen in Betreff des § 4 ist den Betreffenden der Recurs an die Commerz-Deputation gestattet, welche darüber endgültig entscheidet.

§ 40. Die in der angefügten, bei Errichtung der Casse berechneten Tabelle bemerkten Einkaufsgelder und halbjährigen Beiträge sind, unter Vorbehalt einer Wiedererhöhung, falls solche erforderlich werden sollte, für die fünf Jahre 1863 bis 1867 einschließlich, auf die Hälfte ermäßigt.

Ein Theil des Ertrages der jährlichen Sammlung, des zu dem Zwecke zusammengetretenen Vereins von jungen Leuten (§ 12 der Statuten), soll künftig unmittelbar für eine Zulage zu den Pensionen verwendet werden. Ueber den jedesmaligen Belauf dieser Zulage bis zum Maximum von Crt. ℔ 50, welche unter Berücksichtigung des Betrages der zunächst vorangegangenen Sammlung und der Zahl der participirenden Wittwen festzustellen ist, entscheiden die Directoren und Revisoren gemeinschaftlich, unter Vorbehalt der Genehmigung der Commerz-Deputation.

Der ordentlichen General-Versammlung der Interessenten soll hievon jedes Jahr Anzeige gemacht und diese Zulage zusammen mit der Auszahlung der regelmäßigen halbjährlichen Pension im August verabfolgt werden.

Diese von Wohllöblicher Commerz-Deputation genehmigten Statuten sind in das Protokoll der Direction, wie vorstehend, eingetragen und von den d. z. Verwaltern unterzeichnet worden.

Hamburg, December 1862.

№ 227. **Geschäftsvertheilung der Deputation für Handel und Schiffahrt,**

vom Januar 1864. (Nachträglich zu No. 281.)

Die Deputation bildet aus ihrer Mitte für folgende einzelne Zweige ihrer Verwaltungsthätigkeit besondere Sektionen, nämlich:

I. Die Sektion für Handel. Diese begreift die allgemeinen Handelsangelegenheiten, das Maklerwesen, einschließlich der Rojer und Weinverlasser, das Dispachewesen, die öffentlichen Quay-Angelegenheiten, Krähne, Hebemaschinen und Waagen.

II. Sektion für Schiffahrt. Diese begreift die Marine-Angelegenheiten, namentlich die Aufsicht über die Häfen (mit Ausnahme des Hafenbau- und Baggerwesens), das Loots-, Signal- und Tonnenwesen, die Arsenale, das Bureau des Wasserschouts und die Navigationsschule; desgleichen die bisher von der Schiffahrt- und Hafen-Deputation in Betreff der Schifferalten und der Seemannskasse geübten Funktionen.

Der Vorsitzende der ersten Sektion übernimmt die Funktionen des bisherigen Kornherrn und die Leitung der Kommission für die Angelegenheiten der Kempe. Außerdem delegirt die Deputation einen Commerz-Deputirten in diese Kommission, für deren Zusammensetzung im übrigen § 11. der Kornordnung maßgebend bleibt.

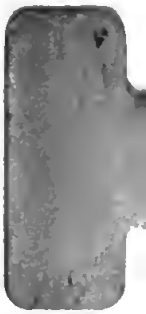
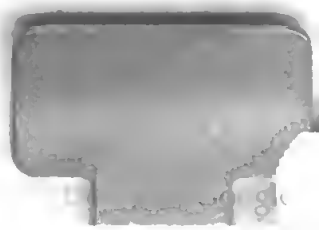
Der Vorsitzende der ersten Sektion übernimmt ferner die Leitung der Kommission für Maße und Gewichte, zu welcher Kommission die Deputation einen Commerz-Deputirten delegirt. Fernere Mitglieder derselben sind nach Vorschrift des § 20 der revidirten Verordnung für Maße und Gewichte vom 9. Juli 1858 der Archivar und ein Bankbürger.

Die zweite Sektion übernimmt die Funktionen der durch § 18 der Verordnung in Betreff der Papiere für hamburgische Seeschiffe angeordneten Kommission, unter Zuziehung des Arsenal-Inspectors.

Die Ernennung eines Commerz-Deputirten zum Mitgliede des Vorstandes der Seemannskasse (§ 4 des Statuts der hamb. Seemannskasse) geschieht durch die Deputation.

№ 228. **Bestimmung über den Wahlmodus der bürgerlichen Mitglieder der Verwaltungsbehörden durch Artikel 52 der Verfassung.**

(Die früheren Bestimmungen über den Wahlmodus der Bankbürger (s. No. 92 S. 165), der Theerhofsbürger (s. No. 131, S. 221) u. a. sind hierdurch abgeändert.)

Die Bürgerschaft erwählt für sämmtliche Verwaltungsbehörden die bürgerlichen Mitglieder, welche nicht von einem andern Collegium deputirt sind, aus einem von dem betreffenden Verwaltungs-Collegium vorzulegenden Wahlaufsatz von drei Personen für jede erledigte Stelle. An der Entwerfung des Wahlaufsatzes nehmen die Senatsmitglieder der betreffenden Verwaltungsbehörden keinen Theil.

BAYERISCHE STAATS-BIBLIOTHEK MUENCHEN